LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA

Nr 26 (11) WARSZAWA, LISTOPAD 1925 Rok III

POWRÓT Z ZAWODÓW TURYZMU



PILOT FINAT Z ŻONĄ

*

* *

Trojański koń w Locarno

Pan Minister Spraw Zagranicznych powrócił z Locarno dobrze obładowany. Targi Zachodnie wypadły doskonale i zamiast dawnego przymierza francuskiego mamy obecnie stosy papierów arbitrażowych.

Nie czas teraz ważyć wartości tej tranzakcji. Chętnie wzięlibyśmy nawet udział w chóralnem laudeamus gdyż, jak każdy polak, wbrew niesłusznej opinji, skłonni jesteśmy do zgody.

Jeżeli jednak lokarneńskie dary danajczyków mogą mieć mniej lub więcej wątpliwe konsekwencje dla sprawy naszego bezpieczeństwa, jeden z nich jest zupełnie niedwuznacznym.

Konsekwencją tą, której niebezpieczeństwa nie przestaniemy podkreślać jest logicznie wynikające z przystąpienia Rzeszy do Ligi Narodów zniesienie ograniczeń rozwoju lotnictwa niemieckiego i zaniechanie kontroli aljantów nad niemi. Jeżeli rozwój tego lotnictwa i dziś jest tak groźny że powoduje konieczność zbrojeń powietrznych na całym świecie, jeżeli dziś skutkiem tego niepomierne ciężary tych zbrojeń spadają na barki obywateli, to co się stanie teraz, gdy rozwój ten, wstrzymany w swym pędzie, nie będzie miał narzuconych granic?

Trojański koń w Locarno zawiera w sobie potężne skrzydła niemieckiego lotnictwa!

Caveant consules!

Rząd, który podpisał umowę w Locarno wyciągnąć musi z tego konsekwencję. Społeczeństwo powinno uważać czy tą konsekwencją będzie rozwój lotnictwa polskiego, musi żądać programu lotnictwa i odpowiedniego lotniczego budżetu.

Takiem być musi dopełnienie traktatów lokarneńskiego zjazdu.

Caveant consules!

Projekty Mussoliniego

Loty Mussoliniego ograniczały się dotąd do terytorjum Włoch, obecnie jednak naczelnik rządu włoskiego planuje wielką podróż powietrzną na samolocie włoskim. Cel lotu nie jest podawany do wiadomości publicznej, ponieważ jednak długość zapowiedzianego przelotu ma przekraczać jakoby 6000 km., premjer niewątpliwie udaje się daleko poza granice Italji — według włoskich informacji zaszczyt prowadzenia samolotu przypadnie Ferrarin'owi, którego Mussolini zawezwał do siebie natychmiast po triumfalnym powrocie eskadry Ferrarin'a z Francji do Włoch. Doskonały ten pilot znany Warszawie, wsławiony przelotem Rzym-Tokio odbył właśnie na czele swej eskadry lot Turyn-Lyon-Clermont-Ferrand-Paryż-Bruksela-Londyn-Paryż-Turyn, dokonując w różnych miastach popisów propagandowych.

Trzy loty do Argentyny

Projekt Gabriela d'Annunzio lotu z Włoch do Argentyny ponad Oceanem Atlantyckim przybierać zaczyna kształty realne. Idea ta, spopularyzowana zresztą jeszcze przez portugalskich lotników Cabrala i Coutinho, ma coraz więcej gorących zwolenników. Znany lotnik włoski i poseł do parlamentu Locatelli odbył już podróż przygotowawczą po Argentynie, by w początku jesieni lecieć z Włoch do Buenos Aires na samolocie Dorniera, a Casagrande di Villaviera staje do tego lotu na płatowcu Savoia 55 znanego z przelotu do Australji hr. de Pinedo.

Trzeci lot zapowiada Portugalja. Przygotowania Francji, prowadzone z całą systematycznością, zbliżają się również do końca.

Nad Marokiem

Rozpowszechnione u nas przekonanie, że lotnictwo ma swą rację bytu jedynie w wojnie prowadzonej z całym nakładem nowoczesnych technicznych środków jest błędem i doświadczenia kolonjalnych walk anglików i francuzów oddawna je rozwiały.

Abd El Krim, wódz marokańskich powstańców otworzył nowe pole do lotniczej kampanji.

Po zwycięskich walkach z hiszpanami uparty szef rifenów zaopatrzył się w samoloty typu Potez 15, i dobiera sobie lotników wśród europejskich ochotników. Goffredo Maffei i Guido Keller znaleźli się w tem gronie.

Lotnictwo francuskie w walce z rifenami oddaje coraz wybitniejsze usługi.

INŻ. GUSTAW MOKRZYCKI

TRZYMAJMY MOCNO FRONT!

W ostatnich czasach w szeregach lotników dało się ogólnie wyczuć, że nastrój bezsilnego przygnębienia zaczyna znikać, a na miejsce to zaczyna wstępować nadzieja. Nadzieja, że kończy się okres szamotania z biernym prądem i biernem społeczeństwem, że zaczyna świecić dla lotnictwa polskiego lepsze słońce.

Powstaje Liga Obrony Powietrznej Państwa i nad podziw—z radością to przyznać trzeba— w krótkim czasie jednoczy pokaźną liczbę członków, zbiera znaczne fundusze i ekspansuje coraz potężniej. Znak to niechybny, że społeczeństwo kładzie swój głos na szali, że chce mieć potężne lotnictwo. A jeżeli tylko chce, to i napewno mieć będzie.

Rząd i wojsko coraz przychylniej do spraw lotnictwa się odnoszą, coraz jaśniej pojmują, że, aby je posiąść, trzeba zacząć od podstaw.

I na tej drodze widoczne są postępy. Warsztaty wojskowe zaczęły produkcję, zamiast łatać, jak było dotychczas, stare dziury w starych gratach, powstają z poparciem rządu nowe placówki przemysłowe lotnicze, coraz częściej się słyszy o ogólnej potrzebie kształcenia ludzi w lotnictwie pracujących, o potrzebie wysyłania ich zagranicę etc.

Nie odrazu jednak został Kraków zbudowany, jest więc jasne, że niejedna rzecz jeszcze kuleje, że tu i tam popełnia się rażące błędy.

W interesie lotnictwa leży, aby ci, którzy te niedomagania widzą, wytknęli je i pokazali drogi do poprawy. Jest to prawem a zarazem obowiązkiem każdego pracującego w lotnictwie i z niem się stykającego, błędy popełniane krytykować i wskazywać możność ich usunięcia.

Ale pod jednym jednak warunkiem, że będzie to krytyka twórcza, a nie burzycielska, że będzie mieć za podkład względy natury idealnej a nie cele egoistyczne.

Tymczasem jesteśmy świadkami smutnego zjawiska. Fakt, że dla lotnictwa nastały lepsze czasy, zwęszył cały szereg karjerowiczów i geszefciarzy, którzy równie chętnie „robią" w nafcie, jajach czy drzewie byleby to był dobry interes. Co im szkodzi robić w lotnictwie? Więc robią.

Robią przedewszystkiem wielki krzyk. Krytykują, atakują, mieszają z błotem. Nie jest to trudne, gdyż w lotnictwie naszem dość jeszcze niedomagań, a w dodatku społeczeństwo słabo się jeszcze w tej nowej dziedzinie orjentuje. Ci, którym nie tyle chodzi o poprawę stosunków, ile o to, aby w mętnej wodzie złowić sobie rybkę, mogą korzystać z wyjątkowej sytuacji, a gdy atakowani zamiast postępem w pracy, zajęci są parowaniem ataków lub kontrofensywą, stwarza się atmosfera wzajemnego podniecenia, atmosfera naelektryzowana, w której dla krytyki rzeczowej nie pozostaje wcale miejsca.

Tak dalej być nie może!

Nikomu frondy tworzyć nie wolno!

Lat całych trzeba było, aby nasze lotnictwo weszło na lepsze tory a teraz miałyby się te wysiłki zmarnować, dlatego że kilku panów ma wybujałe ambicje lub nadmierne apetyty?

Przeciw temu muszą zaprotestować wszyscy lotnicy i wszyscy sympatycy lotnictwa

Jeszcze czas ze źle obranej drogi zawrócić.

Akcji lotniczej rozbijać nie wolno!!

ECHA KATASTROFY SHENANDOAH



ROZRZUCONE CZĘŚCI STEROWCA



POLEGŁYM LOTNIKOM

W Zaduszny wieczór, gdy światła zapłoną
na zapomnianych mogiłach, gdy cienie
melancholijne aleją przymgloną
cmentarza snuć się będą nieskończenie

i kiedy w liści powiędłych szeleście,
skrzypieniu krzyży starych i w miesiąca
upiornem lśnieniu przeciągnie po mieście
procesja błędnych widm majaczejąca;

głuchą północą, gdy na sinem niebie
zalegną chmury wiekiem ołowianem,
a wiatr jesienny drzewa rozkolebie
śmiertelnym lęku bladego peanem, —

w powietrzu zgniłem wtem coś zatrzepoce,
jak gdyby skrzydła wielkich ptaków, potem
coś dźwięknie w martwej ciszy i pomroce,
by niewidzialnych motorów warkotem...

Na chmury, miasta przejaśnione łuną,
jak samolotów dalekich kontury,
padną podłużne cienie i posuną
majestatycznie w mrok dali ponury.

W Zaduszny wieczór, w północnej go-
[dzinie,
w głuchym warkocie widmowych silników,
by straż błękitna, nad Polską przepłynie
mglista eskadra poległych lotników...

JÓZEF RELIDZYŃSKI.



NA POWĄZKACH — *Tu leży Stefan Stec*

Mogiły lotnicze



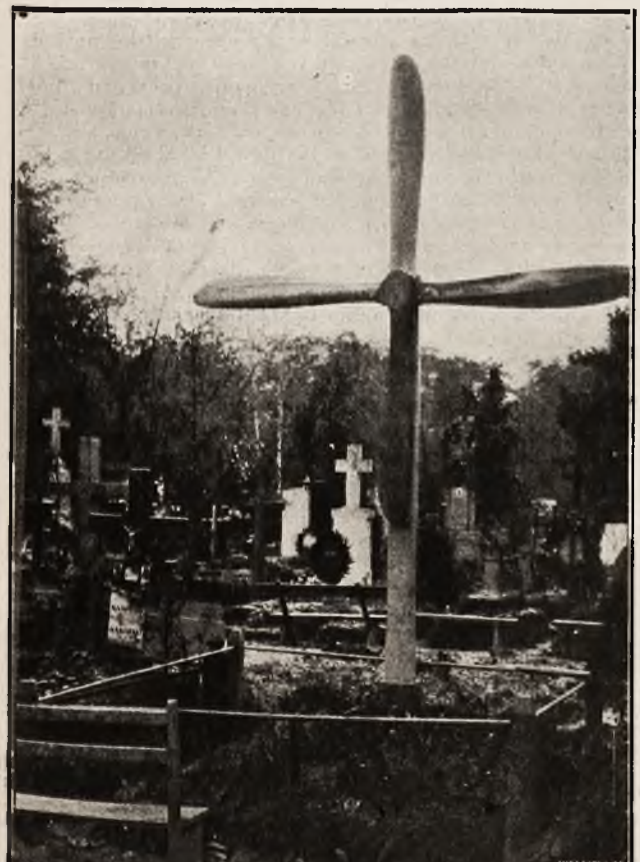
NA POWĄZKACH

Mogiła pierwszych ofiar Słowik i Jesionowski



NA CMENTARZU WE LWOWIE

Mogiła St. Bastyra obrońcy Lwowa



Mogiła Nieznanego Lotnika (nad grobem niema tablicy imiennej)



Mogiła Wermińskiego (nad grobem brak tablicy imiennej)

N A P O W Ą Z K A C H

GEN. S. SKŁADKOWSKI

Neutralność samolotów sanitarnych

Zagadnienie neutralności samolotów sanitarnych nie jest dotychczas rozwiązane, mimo iż od lat trzynastu używa się już znaku czerwonego krzyża na skrzydłach płatowców, przeznaczonych do wyszukiwania i transportu rannych. Przeszło trzy tysiące rannych zostało już przewiezionych na samolotach pod osłoną znaku Konwencji Genewskiej, bez upoważnienia do używania tego znaku.

Skąd ta rozbieżność między prawem pisanem, a prawem życia?

Rzecz oczywista, że samoloty sanitarne nie były i nie mogły być objęte uchwałą Konwencji Genewskiej, datującej się, w najnowszej redakcji, z 1906 roku i celem umożliwienia używania znaku czerwonego krzyża na samolotach sanitarnych i uniknięcia ostrzeliwania ich przez nieprzyjaciela, konieczne są nowe międzynarodowe uchwały, a więc nowa konwencja np. na wzór tej, która reguluje użycie okrętów szpitalnych, lub też dopełnienia do już istniejącej.

Mówiąc o tem zagadnieniu, należy rozróżnić dwa rodzaje samolotów sanitarnych: samoloty do wyszukiwania rannych na polu bitwy i notowania w czasie lotu „gniazd" rannych na mapach o wielkiej skali, oraz samoloty, przeznaczone do transportu chorych i rannych.

W roku 1921 na X-ej międzynarodowej konferencji Czerwonego Krzyża Frank Hastings w imieniu czerwonego krzyża serbskiego w Anglji zażądał by Komitet Międzynarodowy Czerwonego Krzyża zwrócił się do państw, które podpisały Konwencję Genewską, celem dodania do niej rozdziału o ochronie samolotów sanitarnych, przeznaczonych do transportu rannych. W dwa lata później, w czasie XI-ej Konferencji Czerwonego Krzyża, generał-lekarz armji francuskiej Niclot, dyrektor służby zdrowia XIV-go korpusu, imieniem swego rządu zawiadomił oficjalnie o używaniu przez francuzów na swych samolotach sanitarnych znaku czerwonego krzyża oraz prosił o umożliwienie ich zneutralizowania, przez częściowe zmodyfikowanie Konwencji. Celem dania możności uczestnikom następnej konferencji powziąć osobiste zdanie o pożytku i zastosowaniu samolotów sanitarnych rząd francuski w osobach majora-lekarza Vincent i pułkownika-lekarza Picqué, demonstrował na lotnisku w Cointrin pod Genewą loty płatowców sanitarnych, poczem wiceprezydent Komitetu Międzynarodowego Czerwonego Krzyża Des Gouttes zainicjował debaty nad możliwością neutralizacji samolotów sanitarnych (22 września 1924 roku). Wynikiem narad było stwierdzenie, że pożądanem jest, by samoloty sanitarne i ich załoga korzystały z dobrodziejstw Konwencji Genewskiej i w tym kierunku kongres zrobi wszystko, co jest w jego mocy.

Sprawą zajął się Międzynarodowy Komitet Prawniczy Lotnictwa oraz Komitet Międzynarodowy Czerwonego Krzyża przyczem z ramienia pierwszego dr. praw Ch. Juliot, a z ramienia drugiego — Paweł Des Gouttes opracowali uzgodniony projekt „konwencji dodatkowej", który ma być przedstawiony do omówienia w czasie XII-ej Międzynarodowej Konferencji Czerwonego Krzyża w październiku 1925 roku.

Oto ten projekt:

Konwencja dodatkowa do Konwencji Genewskiej z 1906 roku i Haskiej z r. 1907, celem przystosowania zasad konwencji do wojny w powietrzu.

I. Ranni i chorzy.

1. Zasady Konwencji 1906 roku i X-ej Konwencji w Hadze z 18 października 1907 roku mają zastosowanie do wojny w powietrzu, o ile nie zostaną zmienione przez następne artykuły. Mianowicie: środki służące do ochrony i szanowania rannych, chorych i rozbitków, gwarancje dane personelowi i materjałowi sanitarnemu, wreszcie zarządzenia co do nazwy i znaku czerwonego krzyża, oraz co do zastosowania i wykonania Konwencji. (Genewa art. 1 do 5, 18 do 23, 24 do 26; Haga art. 4, ustęp 6, art. 16, 17, 19, 20).

II. Statki powietrzne sanitarne, załoga i materjał.

2. Formacje sanitarne służby lotnictwa są przydzielone do służby zdrowia armji.

3. Są one, jako takie, szanowane i ochraniane przez strony wojujące (Genewa art. 6).

4. Rządy państw obowiązują się nie używać tych formacyj do żadnych celów wojny, ani też nie latać pod żadnym pozorem nad pozycjami nieprzyjacielskiemi. Statki sanitarne powietrzne nie powinny, w żadnym wypadku, przeszkadzać ruchom wojsk. W czasie i po bitwie działają samoloty sanitarne na swą wyłączną odpowiedzialność (Haga art 4, rozdz. 2, 3, 4)

5. Ochrona tych formacyj znika z chwilą wykonywania czynności wrogich dla przeciwnika.

Nie należy uważać za powód wystarczający do pozbawienia lotniczych formacyj sanitarnych ich ochrony, jeżeli załoga ich jest uzbrojona, celem utrzymania porządku, lub obrony rannych i chorych, ani też, w razie obecności na samolocie aparatu telegrafu bez drutu (Genewa art. 7, 8; Haga art. 8).

6. Statki powietrzne sanitarne, a więc te, które zostały zbudowane lub przystosowane specjalnie w celu niesienia pomocy rannym, chorym i rozbitkom, i których nazwy i liczby porządkowe podane są stronom wojującym na początku działań wojennych, a w każdym razie przed ich użyciem, będą szanowane i nie mogą być brane do niewoli w czasie działań wojennych.

Statki powietrzne sanitarne nie są traktowane jednakowo z wojennemi, w razie ich lądowania na neutralnem polu lotniczym (Haga art. 1)

Dwa pierwsze rozdziały tego artykułu stosują się do samolotów, całkowicie lub częściowo wyekwipowanych środkami prywatnemi lub przez Towarzystwa niesienia pomocy rannym, oficjalnie uznane przez państwa wojujące, lub neutralne, pod warunkiem, że oddadzą się one do dyspozycji jednej ze stron wojujących z pozwolenia własnego państwa (Haga art. 2 i 3), oraz że nie będą latały w pasie operacyjnym.

7. Strony wojujące mają prawo kontroli i zwiedzania statków powietrznych nieprzyjacielskich lub neutralnych i mogą zabronić im przelotu, zmusić je do oddalenia się wskazać im określony kierunek lotu i wreszcie, nawet je przetrzymać dłużej, o ile tego wymagają okoliczności (Haga art. 4, rozdz. 5).

8. Personel, przeznaczony wyłącznie do zbierania, transportu i leczenia rannych, chorych i rozbitków, jak również piloci, przydzieleni do statków powietrznych, przewidzianych w art. 6, będą szanowani i ochraniani we wszelkich okolicznościach (Genewa art. 9, 10, 11; Haga, art 10).

9. Ten personel, w razie dostania się do niewoli, natychmiast rozpoczyna swą pracę pod nadzorem nieprzyjaciela.

Personel jest wyłączony od niewoli i nie może być zatrzymany.

Ma on być odesłany do swej władzy wojskowej, o ile droga jest otwarta i warunki wojenne pozwalają na to.

W międzyczasie, personel lekarski winien być zatrudniony pielęgnowaniem rannych i chorych swej narodowości.

PREMJA DLA PRENUMERATORÓW

„LOTU POLSKIEGO"

W dniu 25 października r. b. odbyło się losowanie premji:

Bilety lotu zostały wygrane przez:

P. STEFANA ORTMANA W WARSZAWIE — TŁOMACKIE 1,
KOŁO L. O. P. P. W HAJNÓWCE, UL. ST. HAWRYŁO 9 — 7,
KASYNO OFICERSKIE 3-GO P. STRZELCÓW KONNYCH
W WOŁKOWYSKU.

Następne losowanie odbędzie się 25 listopada.

W losowaniu biorą udział prenumeratorzy którzy opłacą lub opłacili **całkowitą roczną prenumeratę 10 złotych.**

Prenumerujcie! — „LOT POLSKI" — Prenumerujcie!

Przy odjeździe, zabiera on przybory, narzędzia i broń własną (Genewa, art. 12; Haga, art. 10).

10 Strony wojujące zapewnią temu personelowi, w czasie gdy będzie w ich władzy, takie same pomieszczenie, żołd i utrzymanie, jak dla załogi odpowiedniego stopnia własnych statków powietrznych sanitarnych (Genewa, art. 13).

11. Statki powietrzne sanitarne, w razie dostania się do niewoli, zachowywują swój cały materjał.

Nie mogą one być zatrzymane w niewoli, ani zdemontowane.

Oddanie ich winno odbyć się w warunkach, przewidzianych dla personelu sanitarnego i, możliwie, w tym samym czasie.

Odnośna władza wojskowa ma prawo zarekwirować ich materjał dla pielęgnowania rannych i chorych.

Ta rekwizycja materjału sanitarnego winna być wywołana koniecznością nagłą, zużytkowana na miejscu i materjał zwrócony, w chwili, gdy już nie jest konieczny (Genewa art. 14 do 17; Haga, art. 7, rozdz. 2).

III. Godła rozróżniające.

12. Obok prawideł ogólnych przewidzianych w art. 18 do 23, 24 do 26 Konwencji Genewskiej 1906 (6 i 21 Konwencji Haskiej z 1907), którym podlegają statki powietrzne i ich załoga, winny być one malowane na biało i nosić na skrzydłach, pod skrzydłami i na bokach kadłuba czerwone krzyże, wyraźnie widoczne dla wojsk lądowych, powietrznych i morskich.

Powietrzny statek sanitarny, należący do państwa neutralnego wywiesza obok czerwonego krzyża, kolory państwa, które obsługuje.

Na czas niewoli wywiesza jedynie flagę czerwonego krzyża (Genewa, art. 21 i 22; Haga, art. 5, rozdz. 5).

IV. Wykonywanie konwencji.

13 Prawidła ogólne, przewidziane w art. 24 do 26 Konwencji Genewskiej (Haga, 19 i 20) mają zastosowanie do tej konwencji uzupełniającej

14. Państwa podpisane zatwierdzą drogą przepisową jednolity typ rusztowania dla noszy i sposobu ich zawieszania.

15. Mają one swobodę również ogłosić neutralność pewnych terenów lądowania.

V. Dyspozycje końcowe.

16. Przepisy Konwencji Genewskiej tyczące się represji za nadużycia i wykroczenia (art. 27, 28 et art. 21 Konwencji Haskiej), mają zastosowanie do tej konwencji i prawodawstwa poszczególnych państw winny być uzupełnione, o ile nie są wystarczające dla ochrony powietrznych statków sanitarnych. Państwa należące do Ligi Narodów, mogą donosić o wypadkach spornych do sądu stałego, którego wyroki będą wykonywane w obrębie ich terytorjum.

17. Co do ratyfikacji wejścia w życie i wypowiedzenia tej konwencji, mają zastowanie art. 29, 30, 32 i 33 Konwencji Genewskiej.

18. W czasie pokoju, powietrznym statkom sanitarnym winny być dane wszelkie ułatwienia do przekroczenia granic państw podpisanych, celem szybkiego niesienia pomocy rannym i chorym".

Najpoważniejszym zarzutem, jaki można postawić temu projektowi jest przystosowanie go wyłącznie do warunków walki pozycyjnej. Nie rozwiązuje on zupełnie sprawy, przeciwnie, wyklucza możność przelatywania samolotów sanitarnych nad wojskami nieprzyjacielskiemi, nad którą długie toczyły się spory, a to skutkiem ewentualności wywiadu, jednak w czasie wojny manewrowej i przy wywożeniu rannych z miejsc oblężonych, takie przelatywanie jest koniecznością To też niektóre z państw, zniechęcone napotykanemi trudnościami natury prawnej, zamierzają zarzucić wogóle używanie znaku czerwonego krzyża i neutralizację samolotów sanitarnych, a używać do transportu rannych kabin, urządzonych w samolotach bombardujących, które i tak wożą swój śmiercionośny balast pod kadłubem. Gdyby zwyciężył ten pogląd, zniknęłaby potrzeba używania specjalnych samolotów sanitarnych, upadłaby tem samem sprawa ich neutralizacji. W tym jednak wypadku transporty rannych drogą powietrzną utraciłyby nawet te minimalne dobrodziejstwa ochrony przed atakiem przeciwnika, które daje znak Czerwonego Krzyża, jako godło Konwencji Genewskiej.

Pierwszy samolot sanitarny.

Z rozkazu p. szefa Dep. IV M. S Wojsk. pierwszy samolot sanitarny Hanriot H. 14. 1925, zakupiony przez sekcję sanitarną LOPP (Komitet Lotn Sanit.) został z d. 15.XI b. r. przydzielony do 1 p. lotn. i tegoż dnia oblatany przez por. pil. Kalinę z Centr. Warszt. Lotn. Miejsce dla leżącego chorego zajął por. Kondratowicz, lekarz z Cent. Warszt. Lot. Próbny ten lot udał się najzupełniej i wykazał wszystkie zalety płatowca sanitarnego typu H. 14.

W międzyczasie przygotowano w Cent. Zakł. Zaopatr. Sanit. nowy ekwipunek sanitarny w postaci noszy amerykańskich, specjalnie uszytego kożucha, chroniącego chorego od zimna, oraz innych drobnych przedmiotów, niezbędnych przy transportowaniu rannych lub chorych.



Tak wyekwipowany płatowiec sanitarny był dn. 6 października powtórnie sprawdzony i oblatany.

Tym razem miejsce chorego w kabinie zajął szef Dep. VIII Sanit. p. gen. Składkowski, prowadził samolot dowódca eskadry treningowej kpt. pilot Gedgowd. I tym razem próba wypadła doskonale i aparat został ostatecznie przekazany dla transportowania chorych.

Fotografja nasza przedstawia właśnie samolot przed odlotem z gen. Składkowskim. Obok stoją: płk. Krupiński Stefan, szef wydz. zaopatrzenia Dep. VIII San. M. S. Wojsk. i członek Sekcji L. O. P. P. Sanit. w Polsce; mjr. lek. Lesisz Jerzy sekretarz Sekcji Sanit. L. O. P. P. i prowadzący referat Lot. San. w Dep. VIII Sanit M. S. Wojsk.; kpt. Krzyczkowski, lekarz 1 p. lotniczego.

Zawody szybowców

Ustaliło się już od pewnego czasu, iż przy pierwszych powiewach jesiennych wiatrów, w sierpniu i wrześniu, odbywają się doroczne międzynarodowe zawody szybowców.

Ustaliły się również i miejsca tych zawodów. We Francji po niefortunnej próbie w Combegrasse pod Puy de Dôme i doświadczeniach w Biskra (Afryka Północna) wybrany został doskonały teren w Vauville pod Cherbourg'iem, w Niemczech długoletnie doświadczenia uświęciły wybór Rhön pod Wasserkuppe, prawdziwej kolebki szybowego lotnictwa. Anglja od czasu owych zawodów w Itford Hill, które stały się widownią pierwszego zwycięstwa początkującego szybownictwa francuskiego (Maneyrol) nad laureatami niemieckich lotów w Rhön, zrezygnowała ze współzawodnictwa na tem polu — zato całą swoją uwagę skupiła na zawodach w Lympne, gdzie technika płatowców małej mocy coraz większe czyni postępy.

Rezygnacja anglosasów nie stała się bynajmniej punktem zwrotnym w lotnictwie bez silnika, które nie tylko nie wstrzymało się w swoim rozwoju, ale coraz szersze zatacza koła i coraz to nowe pociąga ku sobie narody.

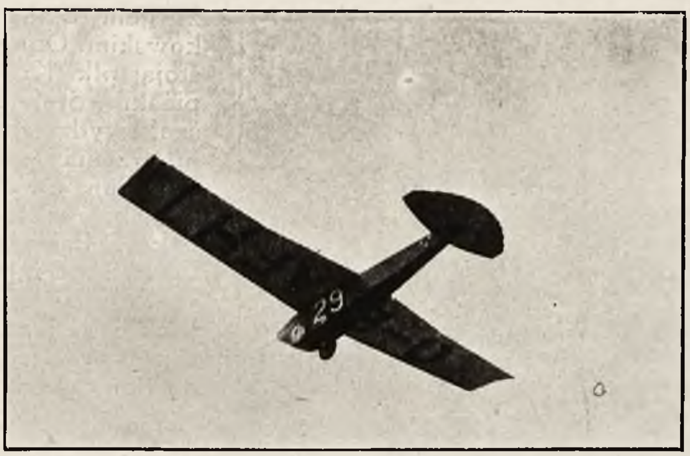
Czesi, włosi, rosjanie w dziedzinie tej nie jednym mogą już poszczycić się sukcesem, a lot pięciogodzinny sowieckiego szybownika Jungmeistr'a świadczy o szybkich postępach w tej dziedzinie u naszych wschodnich sąsiadów.

VAUVILLE.

Zawody tegoroczne w Vauville stały się rewelacją nowego współzawodnika pierwszorzędnej siły, jakim okazała się drużyna belgijska.

Wyrobienie belgijskich lotników oczywiście nie mogło ujść uwagi tych wszystkich, którzy przyglądali się z zainteresowaniem tej systematycznej i wy-

ECHA ZAWODÓW W VAUVILLE



MASSAUX W LOCIE

tężonej pracy lotniczej, jaka się tam prowadzi, pod rozumnem kierownictwem pułk. Van Crombrugge, a nazwiska Coppens'a, Thieffry i Simoneta zdobyły dla skromnego narodu belgijskiego piękną sławę w lotnictwie międzynarodowem.

Sukcesy belgijskie w zawodach w Vauville przekroczyły jednak znacznie najśmielsze nawet przewidywania.

Jak wiadomo już czytelnikom Lotu Polskiego, którzy śledzą uważnie naszą kronikę, do zawodów zgłosiło się 34 uczestników, z czego 17 szybowców i tyleż płatowców z małemi silnikami, dla których regulamin tegorocznych zawodów przewidywał trzy nagrody: na wysokość, szybkość i oszczędność zużycia paliwa.

Zaledwie jednak siedm z pośród zgłoszonych szybowców znalazło się na starcie, — rzecz ciekawa, że taka sama ilość płatowców małosilnikowych przybyła na zawody, reszta, z różnych powodów, na szybowisku się nie pokazała.

Z pośród szybowców szybko wysunęły się na czoło cztery: francuski szybowiec Abriala i trzy belgijskie: Castar, Vivette i Glymes — inne szybko odpadły. Jeszcze wyraźniejszą przewagę biorą belgowie w lotnictwie małej mocy — na siedm samolotów dwa tylko są francuskie Caudron (C. 109) i Gateu.

Drużynie szybowników belgijskich przewodzi znany z poprzedniego konkursu pilot Wiktor Simonet. Dzielny ten pilot Castara, który zapowiadał się jako najgroźniejszy z konkurentów, ginie w pierwszym dniu zawodów, 26 lipca. W dniu tym o godz. 10-ej 25 rano wystartował z szybowiska, by ubiegać się o nagrodę za najdłuższy czas lotu. Przed nim o godz. 10-ej i po nim o 10.45 wystartowali dwaj inni belgowie: Demblon na szybowcu Glymes i mjr. Massaux na Vivette.

Wiatr silny, którego porywy sięgały raz po raz 18 mtr. na sek., sprzyjał zamierzeniom i umiejętne wykorzystywanie powstających na fałdach terenu dogodnych prądów, budziło jaknajpiękniejsze nadzieje. Simonet i jego dwaj towarzysze żaglowali już długie godziny bez przerwy na różnych wysokościach i wzdłuż konturów wzgórz, gdy nadciągnęły coraz ciemniejsze chmury i koło 5-ej popołudniu rozpoczęła się potężna burza. Lało jak z cebra. W pewnym momencie szybowiec Simoneta znikł z oczu zarówno widzom z szybowiska, jak szybującym wciąż w powietrzu belgom. O godz. 5.30 znaleziono pilota bez życia pod resztkami rozbitego Castara u stóp rozłożystej diuny, w wąwozie Biville.

O godz. 8-ej wieczór Demblon i Massaux latają jeszcze. Obaj mają za sobą już nie tylko oficjalny rekord czasu lotu bez silnika (Maneyrol 8 godz. 4 min. 50 sek.), ale też i rekord nieurzędowy, bo dokonany wprawdzie z wyłączeniem silnika, ale na płatowcu, przez sierż. Wernert'a (9 godz. 17 min.) — obaj rywalizują teraz ze sobą o lepsze. Po 10 godzinach lotu przerywa się od ciągłej pracy linka do lotek w szybowcu Demblon'a. Pilot ląduje na plaży. Lądowanie śród porywów wiatru jest najtrudniejszą rzeczą w takie dnie w Vauville. Szybowiec strzaskany, pilot wychodzi jednak cało. Massaux bije więc swego konkurenta, ląduje po 10 godz. 19 min. 52 sek., również nie bez uszkodzeń, jednak z laurami recordmana czasu, które zachowuje już do końca.

Dzień ten jest wogóle dniem rekordów. Na szybowcu młodego lecz zdolnego kostruktora Abrial'a wznosi się o godz. 4-ej min. 49 pilot Auger.

BELGOWIE NA ZAWODACH W VAUVILLE



SIMONET W SZYBOWCU I MASSAUX
(drugi z prawej strony)

Niewiadomo co większy podziw wzbudzało w tym wspaniałym locie, czy odwaga niezwykła 52-letniego pilota poraz pierwszy „dosiadającego" szybowiec i to pomimo wyraźnie nadciągającej burzy, która za kilkanaście minut rozigrała się na dobre, czy też zalety szybowca, szybko wspinającego się jak po niewidzialnych schodach na prądach powietrznych. Auger dostaje się szybko na 200—300 metrów wysokości, kieruje się ku chmurom i w chmury przenika; tam w kilku zakosach i zawrotach dostaje się na 720 metrów wysokości, bijąc rekord Descamps'a (545 m.). Lot Auger'a trwa 53 min. 35 s.

Inne dnie nie przyniosły już zmian w tych pięknych wyczynach. Było ich zresztą niewiele — zaledwie 6 dni zdatnych do żaglowania w ciągu dwuch przeszło tygodni zawodów.

Zato im mniejszy był wiatr, tem większy był ruch u „sąsiadów" w lotnictwie małej mocy. Tu konkurowali ze sobą Van Opstal i Wouters (belgowie) i Van Laere, reprezentujący Francję, choć dziwnym zbiegiem okoliczności również flamandzkiego pochodzenia. Współzawodniczyły płatowce Cambgul (Cambier Guldentops) z siln. Anzani 60 MK. (Van Opstal), karetka Demonty-Poncelet, siln. Anzani 45 MK. (Wouters) i Caudron C. 109, siln. Salmson 40 MK. (Van Laere).

Dzień w dzień odbywały się loty o t. zw. nagrody codzienne.

Samoloty popisywały się szybkością na dystansie 70 km., — tu nagrody zbiera Wouters na Demonty i Caudron Van Laere'a. Wysokość najwyższą (3.500 m) bierze Cambgul. Najmniejsze zużycie paliwa (na pasażerów) wykazuje na 140 km Caudron (8 kgr 835 benzyny i 600 gr oliwy).

Rzut oka na zawody wykazuje poczynione postępy, pomijając już piękne rezultaty sportowe. Rzeczą istotnie nową w Vauville jest zastosowanie na szybowcach przyrządów samozapisujących do kreślenia biegunowej charakterystycznej szybowca w czasie lotu (polerograf), szybkościomierzy i t. p. dla dokładnych studjów lotu bez silnika. Urządzenia te spotykamy na szybowcach Abriala i de Glymesa. Doświadczenia te, dokonywane w rzeczywistych warunkach lotu, a nie w tunelu, uzupełnić mają dane zdobyte w aerodynamicznych instytutach, tembardziej jeżeli szybowiec jest zmniejszoną kopją samolotu silnikowego, jak np. de Glymes — prawdziwy model jego trójsilnikowego płatowca. Jak słusznie pisze do nas z zawodów nasz współpracownik p. J. Falkiewicz wśród zawodników widzimy wciąż jeszcze starych doświadczonych pilotów, nie spotykamy zaś laików i amatorów. Zato wśród konstruktorów mamy takich, jak p. Mulot i p. Gaten, którzy własnemi rekoma zbudowali sobie samoloty małosilnikowe: „Rekordów żadnych nie osiągnęli, to prawda, ale czyż im na tem zależało? A lot płatowca Caudron C. 109 z Vauville do Paryża z siln. 40 MK, szybkością 130 km. na godz. przy zużyciu 8 kg. benzyny na 140 km. i z jednym pasażerem, wprowadza już nas w sferę realizacji demokratycznego lotnictwa".

RHÖN

Sierpniowe zawody w Rhön ściągnęły znacznie liczniejszych zawodników niż Vauville. Widać, że lotnictwo bez silnika rozrasta się tam szeroko. Zameldowano 70 samolotów — przybyło jednak tylko 52, z której to sumy zaraz na początku odpadło wskutek wadliwości konstrukcji lub połamania sześć. Największą liczbę szybowców wystawił w tym roku Martens (14 sztuk), który posiada na Wasserkuppe szkołę szybowców z 25-u uczniami i odpowiedniemi warsztatami. Pozatem w konkursie uczestniczyło kilkanaście szybowców znanych z lat poprzednich, „Max" i „Moritz" pilotowane przez Stamera i Martensa, „Strolch", na którym zaraz pierwszego dnia zwalił się Bendall. Był to jedyny poważny wypadek w ciągu trzech tygodni; z dawniejszych szybowców uczestniczyły: Bötlena „Stadt Dessau", Fulda „Erlkönig" i szybowiec szkolny: „Stadt Bamberg, „Eva", „Schlägel und Eisen" i „Roemryke Berge"; Martensa oprócz wyżej wymienionych dwusiedzeniowe „Deutschland" i „Bayernland"; akademików z Darmstadtu: „Consul", „Hessen" „Margarethe" (2 osob.), z której wy-



SZYBOWIEC CASTAR PIL. WIKTOR SIMONET

łonił się małosilnikowy, 30-o konny „Karl der Grose"; W. Hirtla „Hol's der Teufel", niewidziany zresztą na starcie ani razu.

W ogóle małosilnikowe płatowce mniejsze wzbudzały tu zainteresowanie niż w Vauville i, oczywiście, w Lympne.

Z nowych szybowców wymienić należy 5 szybowców rosyjskich, zbudowanych przy pom. „O. D. W. F.“ przez słuchaczy Wyższej Szkoły Techn. w Moskwie. Pod względem materjału i konstrukcji przedstawiały się okazale. Mają one za sobą laury rosyjskiego konkursu w Teodozji. Pierwszy to wypadek, że szybowce cudzoziemskie wzięły udział w konkursie niemieckim, pomijając Fokkera, który po wojnie reprezentuje Holandję.

Pozatem wzięły udział szybowce budowane w Gdańsku przez słuchaczy Politechniki. W konkursie brały też udział 3 trójpłatowce. Wyniki osiągnięte nie należą do nadzwyczajnych. Coprawda niemcy twierdzą, że celem tego konkursu były nie specjalne rekordy a raczej wykazanie sprawności i rutyny pilota. W tym celu urządzono t. zw. loty kierunkowe - do wyznaczonego celu w odległości 1200 i 1600 m.

Na pierwszym dystansie Hoppe na „Pegazie“ zbliżył się do celu na odległość 4,8 m, Szwarc — na odległość 36,7 m. Na dwusiedzeniowych Voelker na „Margarethe“—19,20 m, Koegler na „Deutschland“—21.30, Nehring na „Margarethe“—27.86 m. W próbach lotu przy minimalnym wietrze Martens na dystansie 2800 m stracił 80 do 100 m. wysokości, osiągając pochylenie lotu ślizgowego 1 : 30. „Moritz“ Martensa pozatem wzbił się na wysokość 68 m. ponad start.

Według ostatnich danych wyniki ostateczne wyglądają jak następuje: Czas lotu: Hessblich na „Margarethe“ 3 godz. 5 min. Dystans: Nehring na „Consul“ 22 klm bez lądowania. Oczywiście więc rezultaty te pod względem rekordów pozostają w tyle za wynikami zawodów w Vauville.

LYMPNE.

Ściśle biorąc, zawody w Lympne nie mają nic wspólnego z lotami szybowemi. Są to zawody, trzecie z rzędu, płatowców małej mocy i tylko genetyczny związek tej młodej gałęzi lotnictwa z szybownictwem usprawiedliwia omawianie ich tutaj.

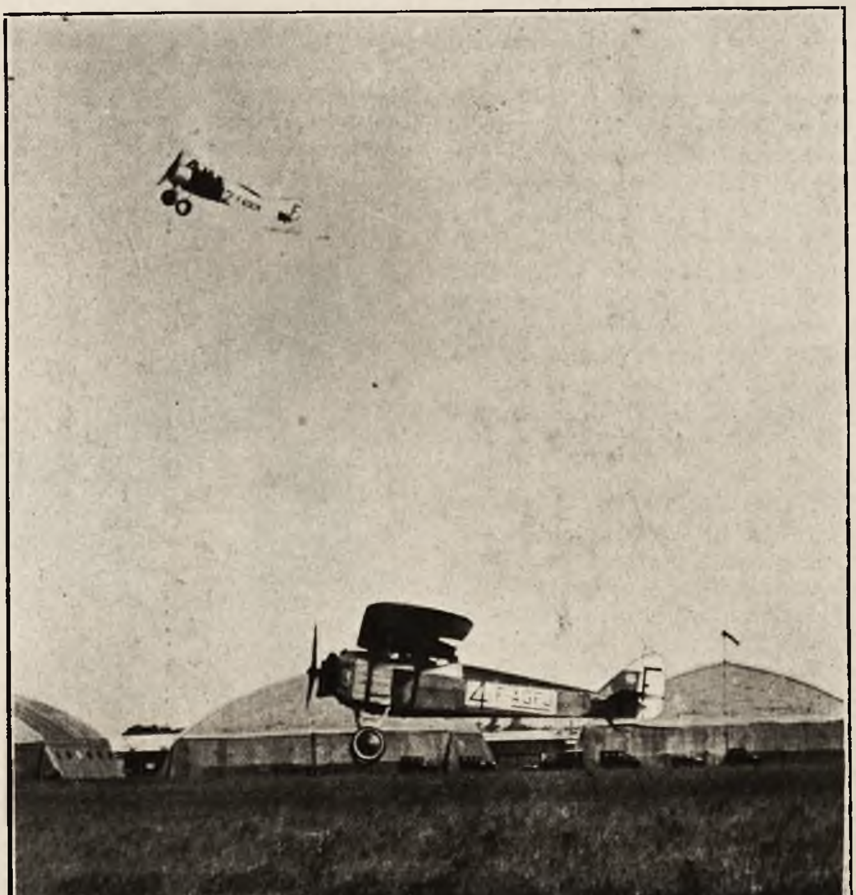
Koncentrują one uwagę całej Anglji, która ze szczególną pieczołowitością opiekuje się małosilnikowem lotnictwem i wielkie z roku na rok czyni postępy.

Charakterystyką tych zawodów sierpniowych w tym roku był udział dwuosobowych płatowców małej mocy, a także ciekawe gonitwy płatowców wielkich z małosilnikowemi, oczywiście z często spotykaną na angielskich zawodach formułką handicap'u, która umożliwia walkę 650 konnych płatowców z 20—30 konnemi samolotami.

Szereg małych płatowców, pochodzących bądź z wielkich fabryk lotniczych (Havilland, Beardmore Avro, Bristol i inne), bądź z klubów lotnictwa małej mocy, które jak pisaliśmy, zostały przez Ministerstwo Powietrza stworzone (np. Cranwell, Hurricane) stanął do zawodów szybkości Odbyto cały szereg gonitw w których wyróżniły się jednoosobowy Hurricane (szybkość 126 km./godz) z siln. Bristol Cherub 18 MK, dwuosobowy Bee Wee (firma Beardmore), - 106 km./godz, jednoosobowe Cranwell — 136 km/godz. i Parnall-Pixie III — 137 km/godz.

W wyścigu z płatowcami dużej mocy nie zawsze zwycięstwo przypadło tym ostatnim, np. Bullman na małym płatowcu Hawkera zwycięża Bristola z Jupiterem 450 MK. Zawody urozmaicone i ciekawe niewątpliwie pobudzą żywszy ruch w małosilnikowem lotnictwie, tak dobrze i planowo rozwijającem się w Anglji.

ZAWODY SAMOLOTÓW TURYZMU

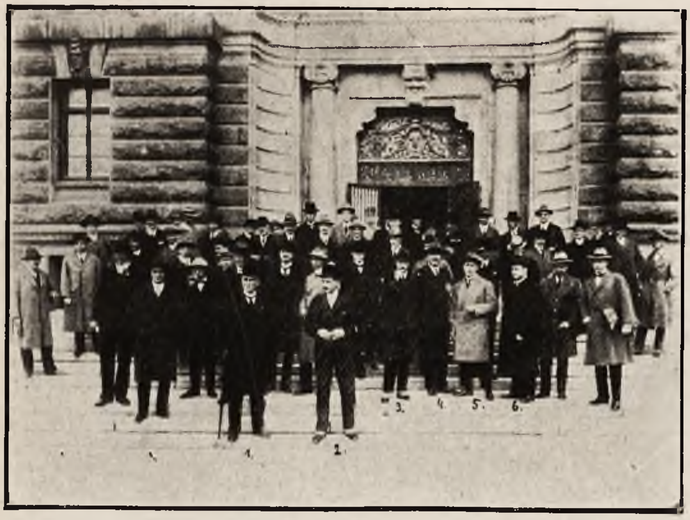


ODLOT

Konferencja lotnicza w Sztokholmie

Lotnictwo komunikacyjne już w obecnym swym rozwoju przekroczyło oddawna granice wewnętrzne państw i w swej konkurencji z innymi środkami komunikacji, przedewszystkiem zaś z kolejami, musi szukać łączności międzynarodowej, by na długich przestrzeniach między stolicami państw rozwinąć przewagę, jaką mu daje szybkość.

Linje międzynarodowe stały się ekonomiczną koniecznością lotnictwa komunikacyjnego, a ten warunek nietylko jego rozwoju, ale istnienia nawet wymagał z całą imperatywnością normowania stosunków międzynarodowych w lotnictwie. Wymagania te dotyczą nietylko państw ale i towarzystw lotniczych. Pierwsze zawiązywały między sobą umowy, podpisywały konwencje (r. 1919) — drugie tworzyły międzynarodowego ugrupowania.



DELEGACJA POLSKA 1. MIN. JUHLIN (SZWED), 2. SIR EDWARDS, 3. p. KURZENIECKI, 4. p. MOSKWA, 5. p. KAZ. UNRUH (AEROLOT), 6. p. WYGARD.

Pierwsze ugrupowanie tego rodzaju powstało w sierpniu 1920 r. w Hadze, pod nazwą International Air Trafic Association (I. A. T. A.), łączy ono angielskie towarzystwo Imperial Airways Ltd. cztery francuskie — Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (C. I. D. N. A.), znane pod dawną nazwą Franco Roumaine, Lignes Latécoère oraz Air Union, belgijskie Sabena, duńskie Det Danske Luftfart Selskab, holenderskie Koninglijke Luchtvaart Maatschappij oraz niemiecki Deutscher Aerolloyd Znacznie później powstał inny związek, t. zw. Europa-Union, grupujący linje lotnicze, znajdujące się pod wpływem Junkersa (patrz kronika).

Ugrupowania te nie utrzymywały ze sobą łączności, a poza niemi stał jeszcze cały szereg innych towarzystw komunikacji powietrznej nie zrzeszonych, wśród których np. wszystkie towarzystwa polskie które poza Aerolotem na Zjazd nie przybyły.

Inicjatywa rządu szwedzkiego zwołania w Sztokholmie zjazdu przedstawicieli rządów i towarzystw, została przyjęta przez 21 towarzystw i 15 państw: Anglję, Austrję, Belgję, Danję, Estonję, Finlandję, Holandję, Niemcy, Norwegję, Polskę, Szwajcarję, Szwecję, Węgry, Włochy i wolne miasto Gdańsk. Polskę reprezentował radca M. S. Z. p. J. Bogorya-Kurzeniecki, Gdańsk — dyr. depart. w M. Kolei, p. Franciszek Moskwa.

Francja w konferencji udziału nie wzięła, wziął natomiast w niej udział p. Farman, jako przedstawiciel jednej z linji lotniczych francuskich. Nie wzięła też, z państw zaproszonych, udziału Czechosłowacja, a delegat rządu włoskiego wytłumaczył swą nieobecność.

Z natury rzeczy delegaci rządów wyodrębnili się w oddzielną sekcję, która podzieliła się na komisję transportową i pocztową — sekcja druga, prywatnych przedsiębiorstw, zajęła się sprawami przepisów na linjach, rozkładów jazdy, biletów i listów przewozowych i t. p.

W obu sekcjach delegacje Polski zaznaczyły się bardzo wybitnie. W pierwszej, zjazd spotkał się z wnioskiem polskich delegatów pp. dyr. Moskwy i radcy Kurzenieckiego zawarcia w lotnictwie konwencji transportowej na wzór kolejowej berneńskiej.

Wniosek ten, pomimo pewnego uprzedzenia z jakiem się odrazu spotkał, zyskuje wszystkich i projekt polski tej konwencji skierowano do rządów dla uzgodnienia.

W sekcji przedsiębiorstw, przewodnictwo obejmuje dr. Ignacy Wygard, delegat Aerolotu, powołany jednomyślnie. Było to tembardziej znamiennem, że dr. Wygard przybył, jako autor wniosku stworzenia na zjeździe zrzeszenia przedsiębiorstw lotniczych, uczestniczących w Zjeździe.

Wniosek ten stanowił clou obrad i spotkał się z opozycją obydwóch Związków, szczególniej zaś I. A. T. A. Sprawa nie była łatwą, wobec dążenia I. A. T. A. i Europa Union'u do majoryzacji i zapewne zręczności przewodniczącego, który odmówił głosowania, zarządzając długą przerwę dla porozumienia się stron, zawdzięczać należy nieoczekiwany wynik, jakim było jednomyślne przyjęcie kompromisu w formie wyboru Komitetu Organizacyjnego, nie skrępowanego w decyzji, czy nowe zrzeszenie ma być fuzją I. A. T. A. ze Związkiem Europa-Union, czy też innem zupełnie ciałem. Przechylenie się do tego wniosku p. Farmana, miało niewątpliwie ważne znaczenie. Farman został prezesem Komitetu, sekretarjat zaś Komitetu przekazano linji Aerolot w Warszawie, innemi słowy opracowanie statutu nowego związku na posiedzenie Komitetu w Paryżu 24 listopada, przypadło wnioskodawcy, p. Wygardowi.

Szereg referatów o organizacji szlaków lotniczych, ujednostajnieniu statystyki i t. p. zamknął Zjazd, w którym, jak podkreślił prezes Holck Colding, Polsce przypadła rola pierwszorzędna.



SZIR-

WIELKI



KONSTANTYNOPOL

Wielki raid, magiczne słowo, jaką potężną treść zawiera w lotnictwie. Jest w niej wartość samolotu i silnika, unoszących się ponad lądami i morzami, jest niezmożona energja i umiejętność lotnika, przemierzającego na swych skrzydłach przestrzenie.

Raid taki po przez liczne kraje i granice nawiązuje ledwo widzialną nić braterstwa i sympatji pomiędzy narodami świata.

Jako widoczne sprawdziany wewnętrznej wartości lotnictwa, stały się raidy przedmiotem ambicji i szlachetnego współzawodnictwa pokojowego narodów i pozostają na zawsze w pamięci miłośników lotnictwa na całej kuli ziemskiej.

Siedzę w wygodnym fotelu nawprost Rayskiego i ćmię jego doskonałe tureckie papierosy.

„Effendi" sam nie pali — nawet długi pobyt w państwie otomańskiem, skąd pochodzi i gdzie spędził pierwszy okres swej bogatej lotniczej karjery nie zdołał go skłonić do tego pociągającego nałogu.

Przyglądam mu się. Rozproszone światło lampy pada na jego twarz o wydłużonym owalu, na której rysuje się hart stalowy, co potężniejszym ostoi się pokusom — prócz matematyki i lotu.

Wyczytać też można i historję pilota, zaznaczyła się na twarzy niejedną blizną.

Przypomniałem sobie jak to kiedyś rozniosła się wieść, że Rayski we Lwowie rozbił się fatalnie — rozbicie oka, pęknięcie czaszki, przewieziono go do szpitala.

Lecz zanim wieść ta obiegła zakamarki lotniczej Warszawy, zanim wszystkie przewidywania i komentarze zdążyły się rozwinąć, z czarnym bandażem na głowie Rayski już pracował przy biurku. Przyleciał.

Tak jak teraz, gdy wyprzedził na skrzydłach Bregueta własną depeszę z Konstantynopola.

W rysach Rayskiego widać tę charakterystyczną tężyznę.



NAD CASABLANCA

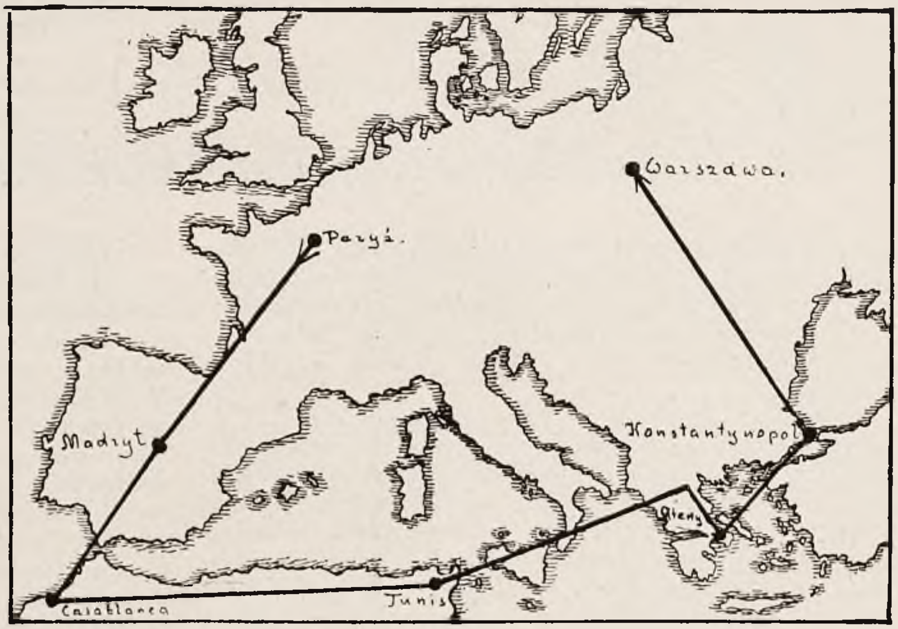
Najdłuższy przelot w tym imponującym raidzie Rayskiego wynosił 11 godzin. Jedenaście z Casablanca do Tunisu, nazajutrz znów to samo do Aten — przypominam sobie jakby na potwierdzenie mego wrażenia. Wprawdzie w słynnym swym locie z Paryża do Dakaru Arrachart i Lemaître przebyli nie 1800 km. jednym ciągiem, lecz 3300 km. bez przerwy — ale to dwaj piloci, na zmianę, większa pewność i możność odpoczynku.

— Zmęczenie musiało być niezmierne po takim etapie, pułkowniku?

— Przekonałem się, że można wytrzymać znacznie, znacznie więcej. Czternaście, piętnaście godzin dziennie, bez zmęczenia z Casablanca np. leciałem do Tunisu w najfatalniejszych warunkach. Paliwa na 12 godzin, ma-

RAID

MAPKA PRZELOTU



szyna ciężka, mgła tak niska, że leciałem na 100 metr. nad terenem, góry Atlasu dochodzą do 3000 mtr., przebijałem się czasem w górę ponad zasłonięte szczyty — kierując się tam według kompasu.

Przylatuję wreszcie do Tunisu. Krzątanina koło samolotu. Poszukiwanie dowódcy. Wreszcie jazda starym samochodem Brasier do miasta, o 15 km od lotniska — szukanie hotelu — 5 godzin dosyć uciążliwych zanim położyłem się spać koło północy, by o wpół do czwartej rano wstać i jechać na lotnisko. Po czterech godzinach snu lot nadmorski wyłącznie już według busoli przez Sycylję, Adrjatyk i Bałkany do Konstantynopola.

Nad górami Macedonji było bodaj najgorzej, a potężny wiatr z północnego wschodu spychał mnie z drogi i miotał maszyną nad temi dzikiemi górami, tem silniej im lżej się robiło w zbiornikach — skoki z dołu do góry i na dół stawały się takie, jakich przedtem nigdy nie spotykałem, choć dawno już i w różnych krajach latałem. Urozmaicało to zresztą zbyt już może monotonną drogę. Ale wiatru przybywało, a benzyny ubywało — zawróciłem więc do Aten, gdzie stanąłem w godzinę. Gdyby nie to byłbym o dzień wcześniej w Warszawie. Na tem małem lotnisku greckiem przyjmował mnie serdecznie szef lotnictwa p. mjr. Mayakos i lotnicy greccy. Pomimo tych 22 godzin lotu i tylko 4 snu nie odczuwałem wcale zmęczenia...

— A jak było nad Pirenejami?

— Pireneje to bagatelka w porównaniu z Macedonją, a choćby z ową Afryką. Gorsze były te wszystkie Sierry w centralnej i południowej Hiszpanji, gdzie żywej duszy niema. Nigdy ich nie zapomnę. Musiałem jednak tamtędy drogę sobie skrócić.

— Z Aten do Stambułu leciał pan linją wysp dla ewentualnego lądowania?...

— Na Lesbos można lądować. Inne — to skały dzikie. Zato z Konstantynopola do Warszawy była to już dziecinna igraszka...

Rozmowa nasza pomknęła po innych słynnych raidach, Ameryki i Europy.

Czułem, że skrzydła Rayskiego wprowadziły nas do plejady wielkich mistrzów lotu...

W oczach Rayskiego przemykał się błysk niezwykłego ożywienia...

I przyszły mi na myśl słowa Ducis'a:

„La plus puissante des éducations pour les hommes qui en sont dignes, c'est celle de la gloire"...



FEZ Z SAMOLOTU

JERZY FALKIEWICZ

Zawody lotnictwa turyzmu we Francji

Rosnący rozwój turyzmu lotniczego i obniżanie się w związku z tem kosztów powietrznego transportu, spowodowały wielkie zainteresowanie się zawodami okrężnego lotu turystycznych płatowców w całym świecie lotniczym Francji.

Już od godziny 8 rano w niedzielę dn. 27 września zaczęły się gromadzić na wielkiem lotnisku w Orly pod Paryżem gromadki członków aeroklubu i dziennikarzy. Płatowce biorące udział w konkursie oczekiwały jeszcze na rozlosowanie kolejności startu poszczególnych grup. Jak wiedzą bowiem czytelnicy „Lotu Polskiego" z kroniki, płatowce konkursu w każdej kategorji biorą z sobą pasażerów. Punktualnie o godz. 7½ zajeżdża na lotnisko p. minister Laurent-Eynac by dokonać aktu losowania, poczem pomimo silnego deszczu asystuje przy wyjeździe samolotów na linję startu. Około godz. 8 m. 20 pogoda się poprawia i silniki zaczynają warczeć. Do startu zakwalifikowano



COUSIN Z ŻONĄ PRZED ODLOTEM

13 płatowców jednak trzynastka okazała się fatalną i mały De Monge o dwóch silnikach Bugatti odpada z racji zepsucia się śmigła, a pilot Marc, którego mechanicy całą noc spędzili przy zmianie chłodnicy, konstatuje zepsucie pompy oliwnej w swym płatowcu Nieuport-Delage 38 i również nie startuje.

Pierwsza grupa startuje o godz. 8 m. 45. Są to pilot Finat, pani Finat, Marion (Caudron 60).

Pilot Bodin Głębicki, Bertin (A. R.).

Knipping, Talbot, Gugnot (Caudron 60).

II. o godz. 8 m. 50 Millo, Gilbert (Hanriot 14).

III „ 8 m. 55 Van Laere, Mittol, Frachet, Villing (Caudron 128).

Cousin, pani Cousin, Ichard, Marciano (Caudron 128).

Lasne, Guyo, Malbecq (Nieuport-Delage 38).

IV o godz. 9 Morane, Terasson, (Morane).

Discours, Multon, Vaillaut (Morane).

Fronval, Dolfus, Gabet, (Morane)

De Berthier de Sauvigny (Potez VIII) z przeszło godzinnem opóźnieniem.

Deszcz znów zaczyna padać i towarzyszy lotnikom w ciągu prawie całego pierwszego etapu. W Dijon Knipping o 10 m. 13 ląduje, jako pierwszy, na swym Caudronie, po nim wkrótce reszta współzawodników, z wyjątkiem Millo na Hanriot, który zmuszony był wylądować koło Bussy le-Grand. Start w Dijon odbywa się w tej samej kolejności co w Orly o g 2. Pogoda i wiatr sprzyjają aż do Lyonu, gdzie maszyny z Finat na czele lądują między 15 m. 4 a 15 m. 26 z wyjątkiem Bodin'a i Głębickiego którzy zmuszeni są lądować o 30 km od Chalon sur Saone, wskutek przegrzania silnika. Przylatują jednak do Lyonu ale z 20 min. opóźnieniem. W Lyonie pierwszy nocleg. Na drugi dzień, 28-go, maszyny o g. 8 m 40 wyruszają w dalszą podróż. Bodin i Głębicki, nie mogąc się uporać z odmawiającym posłuszeństwa silnikiem, startują z przeszło godzinnym opóźnieniem za co otrzymują 100 punktów karnych. Etap Lyon-Nimes należał do najdłuższych i najniebezpieczniejszych. z powodu górskiego terenu W oddaleniu 100 km od Lyonu aparaty dostają się w sferę mistrala, częstego gościa południowej Francji Szybkość tego wiatru dochodziła do 120 km. na godz. Koło Moutalimar, płatowiec A. R. (Bodina i Głębickiego) ląduje po raz drugi na „pomocniczem lotnisku" z powodu defektu silnika. Po 20 min. reperacji startują, aby o 13 km. od końca etapu rozbić maszynę, wskutek złamanej w powietrzu, przez szalony wiatr, lotki. Do Nimes przoduje Finat na Caudronie. Na etapie Nimes — Carcassonne, ląduje w winnicy Cousin lecący ze swą małżonką na Caudronie 128 i wycofuje się z konkursu. Wkrótce opuszcza również konkurs De Berthier de Sauvigny na Potezie, o 10 km. od Carcassonne

Na pierwszych etapach największą szybkość rozwijały Morany, osiągając 204 km. na godz. Od Nimes po przez Carcassonne, Toulouse, Pau, Bordeau Nantes, Poitiers, Tours, Evreux, Douai do Le Bourget, przoduje stale Van Laere na Caudron 128 i Frovnal na Moranie. Ostatecznie kilkoma punktami zwycięża Van Laere, który przybywa na lotnisko o godz. 10 m. 9 sek 31 dn. 5 października.

Użyty przez niego czteromiejscowy Caudron 128 z silnikiem Salmson 120 HP. rozwijał przeciętnie szybkość 170 — 180 km. na godz.

Młody pilot Van Laere, znany już z konkursu Vauville — Paryż, na Caudronie C. 128 wysuwając się przed asem tej miary, co Fronval, zyskał sobie miejsce w pierwszych szeregach lotnictwa francuskiego.

Nie podajemy klasyfikacji zwycięzców — znajdą ją czytelnicy w kronice, zaznaczamy tylko, że przebieg zawodów nietylko był pomyślny dla Caudrona — przebycie w ciężkich, jakby umyślnie wyszukanych, warunkach, zawodów przez 7 płatowców na 11, stawia doskonałe horoskopy dla rozwoju ekonomicznego lotnictwa turyzmu.

NA POLU CHWAŁY

Ś. P. POR. WACŁAW BARANOWSKI

W dn. 1 października zginął na lotnisku warszawskiem por Wacław Baranowski na samolocie Hanriot 14, odbywając swój szkolny lot samodzielny.

Samolot wpadł w korkociąg, z którego na chwilę się wydostał na nieznacznej już wysokości nad ziemią, stracił jednak szybkość i zwalił się na lotnisko.

Urodzony w r. 1884 por Baranowski od r. 1920 był oficerem wojsk polskich, początkowo w 18 Dywizji Piechoty, od 10 listopada tegoż roku w Dowództwie Brygady Lotniczej, potem w Centralnych Zakładach Lotniczych, pełniąc czynności administracyjne. Jako kierownik kancelarji Centr. Zakładów cieszył się najlepszą opinją przełożonych.

Zorganizowanie treningu dla oficerów Departamentu i Zakładów otworzyło przed nim nadzieję pozostania pilotem i godząc szkolenie z pracą w biurze trenował się na szkolnych płatowcach

Marzeniom zmarłego nie stało się jednak zadość i jeden z pierwszych samodzielnych lotów stał się dlań ostatnim. Pozostawił rodzinę i kolegów w głębokim żalu. Cześć jego pamięci!

Ś. P. EUGENJUSZ SZIKLAY

Impreza lotnicza pilota rumuńskiego Sziklay'a, o której donosiliśmy w biuletynie Nr. 10, skończyła się, niestety, tragiczną katastrofą. Mianowicie w dniu 26 września r. b. Komitet L. O. P. P. w Piotrkowie zorganizował na przyszłem lotnisku „widowisko lotnicze" na które złożył się przylot z Warszawy dwóch aeroplanów Zarządu Głównego Ligi oraz skok z wysokości 2000 metrów Sziklay'a.

Eugenjusz Sziklay był znanym specjalistą w tego rodzaju skokach. M. in. w dniu 19 lipca b r. wykonał w Bukareszcie skok z wysokości 1200 m; spadochron prawidłowo się rozwinął i opuścił z szybkością 4 m. na sekundę. O skoku tym szeroko rozpisywała się prasa bukaresztenska.

Skok w Piotrkowie był trzynastym z rzędu skokiem Sziklay'a. Osławiona trzynastka okazała się istotnie feralną...

Według informacyj Komitetu L. O. P. P. w Piotrkowie katastrofa miała przebieg następujący:

Ś. p. Sziklay miał się opuścić na spadochronie swego wynalazku. Skok nie udał się. Według oświadczenia pilota p. Worledge, Sziklay, będąc na wysokości około 1700 m., z zachowaniem całkowitego spokoju wysunął się z aparatu, a w chwilę później porzucił samolot, za który trzymał się oburącz.

Obserwując zdaleka skok, stwierdzić można było, że początkowo spadochron usiłował się roztworzyć, lecz wkrótce dało się zauważyć, że należycie się on nie rozwinął. Poczem spadochron łącznie z pilotem w coraz szybszem tempie opuszczał się, aż wreszcie lotnik runął na ziemię, całkiem zmasakrowany, w odległości trzech kilometrów w linji powietrznej od miejsca wzlotu.

Na miejsce wypadku niezwłocznie udał się komendant policji wraz ze znajdującymi się wśród publiczności: lekarzem i prokuratorem, którzy stwierdzili zgon Sziklay'a.

Konferencja, specjalnie zwołana przez Prokuraturę i Komendę Policji w dwie godziny później stwierdziła, że przyczyną katastrofy było nierozwinięcie się spadochronu. Spowodowało je, jak się zdaje, zepsucie się mechanizmu, ewentualnie rurki gumowej od zbiornika ze zgęszczonem powietrzem wskutek czego spadochron nie mógł się należycie roztworzyć. Oczywiście, są to wszystko tylko przypuszczenia, jedynie stwierdzić można z całą stanowczością, że spadochron się nie rozwinął.

W dniu 29 września r. b. o godzinie 4 p. p. odbył się w Piotrkowie uroczysty pogrzeb ś. p. Sziklay'a przy licznym udziale duchowieństwa i niezliczonych tłumów publiczności.

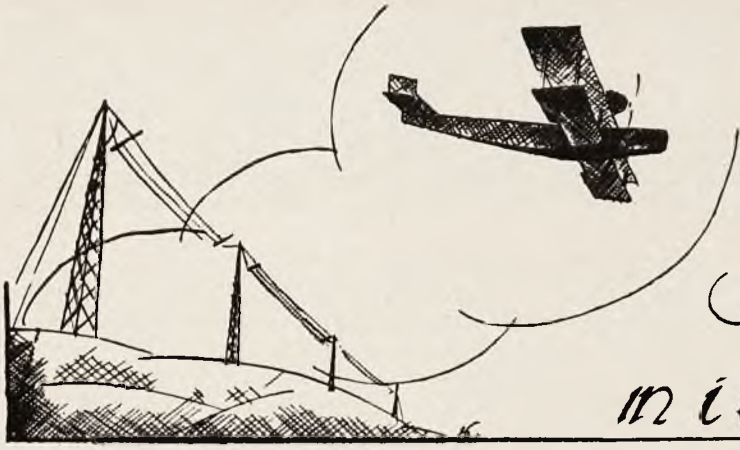
Ze względu na przynależność państwową zmarłego tragicznie pilota, Komitet L. O. P. P. nadał pogrzebowi charakter szczególnie manifestacyjny. Trumnę, udekorowaną barwami polskiemi i rumuńskiemi, wynieśli na barkach swych członkowie Komitetu, zaś na trumnie w imieniu Komitetu został złożony piękny wieniec ze wstęgami o barwach polskich.

O smutnym wypadku został natychmiast zawiadomiony Konsulat Rumuński w Warszawie oraz małżonka ś p. Sziklay'a, zamieszkała w Aradzie (Rumunja), której Komitet L. O. P. P. w Piotrkowie przekazał połowę dochodu, osiągniętego z niefortunnego widowiska. Niezależnie od tego Komitet pokrył całkowite koszta pogrzebu.

Cześć pamięci poległego młodego lotnika, przedstawiciela bratniego narodu rumuńskiego, ś. p. Eugenjusza Sziklay'a!



Z LOTU NAD OCEANEM SPOKOJNYM — *WODNOPŁATOWIEC P. B. 1*



Kronika międzynarodowa

POLSKA.

Silnik inż. H. Brzeskiego W dniu 25 września b. r. w Zakładach Amunicyjnych „Pocisk” na Pradze dokonano prób silnika inż. Brzeskiego w obecności przedstawicieli Dep. IV Żegl. Pow. M. S. Wojsk. w osobach pp. gen. bryg. W. Zagórskiego ppłk. Zycha-Płodowskiego, mjr. Zajączkowskiego, mjr. Pietraszka, por. Jasińskiego, inż. Borejszy i przedstawicieli M. Kolei pp. wicemin. Eberhardta i szefa Dep. inż. Czapskiego oraz p. prof. Polit. K. Taylora.

Okazało się, że silnik ten rozwija normalną moc 75 HP, maksymalną zaś—98 HP. Podczas pokazu silnik był puszczany 3-krotnie. Silnik zaskakiwał lekko za 1/4 obrotem śmigła. Ilość obrotów podczas pracy wynosiła n = 1100 obr./min. przyczem absolutna ilość obrotów wynosiła 2200 obr./min. Silnik posiada 5 cylindrów i waży 40 kg.

Przy próbie było użyte śmigło z motoru Rhône 110 HP.

Lekkość silnika uzyskana została dzięki oryginalnej konstrukcji przez zastosowanie zasady birotacji.

Pierwsze zawody balonów wolnych. To raz pierwszy w Polsce, dzięki inicjatywie zasłużonego organizatora i znawcy aerostatyki polskiej, p. pułk. Feliksa Bołsunowskiego, współpracownika naszego pisma, zorganizowane zostały zawody balonów kulistych. Brak własnej wytwórczości balonowej sprawił, że dotąd pomimo istnienia u nas wojsk balonowych idea zawodów nie była realizowaną.

Dopiero więc obecnie, gdy puszczono w ruch własne warsztaty powłokowe w Centralnym Zakładzie Balonowym w Jabłonnie, wypuszczając stamtąd pierwsze polskie balony wolne, jesteśmy na progu tego pięknego sportu.

Na początek zawody organizuje wojsko i korpus oficerski jednostek balonowych ustanowił, na cześć swego pierwszego szefa tej broni w Polsce pułk. Aleksandra Wańkowicza, nagrodę przechodnią jego imienia (puhar artystyczny).

Pierwsze zawody te—na odległość lotu z regulaminem podobnym do Gordon Bennetta—odbyły się 25 października r. b. w Warszawie (na lotnisku Mokotowskiem). W organizacji ich wzięła udział L. O. P. P. przez swój komitet stołeczny i jego prezesa p. Falkiewicza. W zawodach wzięły udział trzy balony (po 750 m³ pojemności) „Poznań”, „Kraków” i „Warszawa”. Wszystkie wylądowały szczęśliwy,

Przyjęcie płk. Rayskiego przez Ligę Obrony Powietrznej i Korpus Oficerski lotnictwa odbyło się w sali recepcyjnej Kasyna 1 p. lotn. w Warszawie dnia 17-go października o godz. 1 po poł. Śród gości p. gen. Majewski, generałowie: Wróblewski, Zagórski, Żymierski, płk. Kukowski, senatorowie: Januszewski, Kiniorski, Popowski, prezes Falkiewicz, prezes wice-wojewoda Beczkowicz, mecenas E. Waydel, B. Barylski, ppłk. Grzędziński, dyrektor biura L. O. P. P. p. Garczyński, dyr. H. Barylski, dyr. Benzef i wielu innych, goście cudzoziemscy oraz bardzo licznie reprezentowany korpus oficerski. Po przemówieniu gen. Majewskiego w imieniu Ministra S. Wojsk. rozpoczęło się śniadanie, podczas którego szeregiem przemówień uwydatnili radość i uznanie z powodu czynu płk. Rayskiego pp. Januszewski, Barylski, mec. Waydel, prezes Falkiewicz i dyr. Garczyński. W języku francuskim przemawiał dyr. Tow. Franco-Roumaine p. C. Lortsch.

Nazajutrz w salonie Resursy Obywatelskiej w ściśle gronie członków Komitetu Stołecznego L. O. P. P. i Zarządu Głównego spędzono mile czas z płk. Rayskim przy czarnej kawie w rodzinnym nastroju (płk. Rayski jest członkiem Kom. Stoł. L. O. P. P.).

Rewizyta rumuńskiej eskadry. Dnia 27 września na trzech samolotach typu Potez XV przybyli do Warszawy lotnicy rumuńscy z gen. Hentescu na czele, by zrewizytować polskich lotników, którzy w pierwszych dniach września złożyli powietrzną wizytę lotnictwu rumuńskiemu. Gościom, którzy przylecieli przez Kraków towarzyszyły z Krakowa do Warszawy 3 polskie samoloty.

W kasynie 1-go pułku lotniczego przyjęto gości koleżeńskiem śniadaniem, wieczorem w Hotelu Europejskim przyjmował ich obiadem p. gen. Zagórski, a nazajutrz dn. 28-go — w kasynie 1 pułku odbyło się urzędowe przyjęcie.

Dn. 29-go lotnicy odlatują o 1-ej do Poznania, nazajutrz zwiedzają Bydgoszcz, w czwartek dn. 1 października Toruń, dzień następny spędzają w Warszawie i dn. 3 października odlatują do Lwowa o godz 3-ej popoł., skąd eskadra odlatuje do Jass. W podróżach powietrznych lotnikom rumuńskim towarzyszyli lotnicy polscy z p. gen. Zagórskim na czele.

Przybycie lotników czesKosłowacKich. W dniu 20 października przybyła do Warszawy eskadra czeskosłowacka, która z powodu nadzwyczaj trudnych warunków atmosferycznych, całkowicie uniemożliwiających lot, zmuszona była do lądowania i zatrzymania się w Krakowie.

Eskadra odleciała z Pragi na Ołomuniec dnia 17/X Przelot z Krakowa do Warszawy trwał 2 godziny minut 15. Dowodził eskadrą gen. Czeczek Stanisław, szef departamentu lotnictwa min. obrony narodowej. Eskadra podzielona została na 3 grupy. Grupą I dowodził ppłk. Skala Jarosław. dowódcą II grupy był ppłk. pilot Smetana Józef, dowódca 1 p. lotniczego, dowódcą III grupy — kpt. Kalla Józef

Prócz nich przybyli: ppłk. Sazima Franciszek. dowódca 2 p. lotniczego i mjr. s. g. pilot inż. Kittler Zdenek, kapitanowie sztabu Kostrba i Snaszel, kapitanowie: Malkowsky, Dragoun, Ochrana, Tomsowski, nadporucznicy: Hess i Divis, oraz piloci: Swozil, Bartosz, Kaspar i mechanicy: Blask, Kiszka, Blaha i Babiniec.

Eskadra liczyła 12 maszyn, z nich 9 maszyn typu Aero A 11 i 3 maszyny Avia B. 21. Wszystkie te aparaty są chlubą czeskiego przemysłu lotniczego, gdyż w całości nie wyłączając motorów (typu „Walter” i „Hispano Suiza”), wykonane zostały w Pradze w zakładach krajowych, istniejących tam już zresztą od lat 7 i cieszących się całkowitą samowystarczalnością.

Goście czeskosłowaccy zabawili w stolicy naszej przez dni 4. Podejmowani byli serdecznie przez naszych lotników.

MIĘDZYNARODOWE ZJAZDY LOTNICZE.

Międzynarodowy Zjazd Komitetu Prawnolotniczego w Lyonie zakończył swe tegoroczne obrady. Przedmiotem obrad była sprawa ubezpieczeń lotniczych, która wciąż niedomaga we wszystkich niemal krajach. W sprawie tej referaty złożyli prof G. Ripert i prof. P. Roubier — obaj referenci stali na stanowisku obowiązkowego ubezpieczenia w komunikacji powietrznej własnego personelu, jak również osób trzecich.

Zjazd rozpatrywał nadto raport prof. P. Pic'a w sprawie neutralności samolotów sanitarnych.

ANGLJA.

Rekord szybkości wodnopłatowca. Kpt. Biard na wodnopłatowcu Supermarine (siln. Napier 450 MK., chłodnica Lamblin) przygotowanym do zawodów Schneidera uzyskał w Southampton szybkość 364 km., 924 metr na godz. — stanowić to będzie w razie zatwierdzenia przez F. A. I. rekord w lotnictwie morskiem.

BELGJA.

Salon samochodowy, doroczna wystawa automobilizmu w Brukseli, zawierać będzie dział lotnictwa, które dzięki fabryce S. A. B. C. A. i wojskowym warsztatom, które stworzyły już pewne własne typy samolotów, rozwija się w Belgji w żywem tempie. Salon trwać będzie od 5 do 16 grudnia b. r.

CZECHOSŁOWACJA.

Zawody o puhar prezydenta odbyły się jak w latach poprzednich z lotniska Kbely (Praga Czeska).

Zwycięzcą konkursu został pilot Fritsch na płatowcu czeskim Avia B. H. 21. R. który przeleciał przestrzeń 200 km. z szybkością 300 km. 589 m. na godzinę

Samolot ten całkowicie skonstruowany w fabryce Avia, posiadał silnik i radiatory skrzydłowe Lamblin (Francja).

Doroczne zawody o nagrodę Prezydenta stały się przedmiotem ożywionej walki czeskich fabryk lotniczych, o których szeroko informowaliśmy ogół naszych czytelników z okazji Wystawy Lotniczej w Pradze (Nr.Nr. 9 i 10 r. 1924).

Zasadniczy przelot na 200 km. stał się zwycięstwem dla firmy Avia na nowym typie B. H. 21 z siln. Hispano Suiza 300 MK, również budowanym u Skody w Czechach. Samolot wykazał szybkość 301 km/godz.

W kategorji z obciążeniem 200 kg. znowu pierwsze miejsce przypada płatowcowi BH 21 z szybkością 258 km godz. Zawodom przyglądali się uczestnicy międzynarodowego Związku Aeronautycznego (F. A. I.), którego zjazd właśnie w tym czasie odbywał się w stolicy Czech.

FRANCJA.

Rekordy Lasne'a. Podawaliśmy w ub. numerze uzyskane przez F. Lasne'a rekordy szybkości na dystansie 1000 i 2000 km. Obecnie możemy podać nowe rekordy tego dzielnego pilota zdobyte dn. 7 października w Etampes tym razem w kategorji z obciążeniem 500 kg. na dystansie 100 i 200 km. Szybkości uzyskane przezeń na płatowcu Nieuport-Delage (Hispano Suiza — chłodnica Lamblin) są następujące:

1) Szybkość na 100 km. — 281 km. 30 m. na godz.
2) Szybkość na 200 km. — 279 km. 320 m. na godz. Dotąd rekordy te były w posiadaniu Holandji (płatowiec Fokker, pilot Grase — Lot Polski Nr. 24).

Puhar Beaumont jest przedmiotem międzynarodowych zawodów szybkości w lotnictwie W roku bieżącym zawody wyznaczone zostały na niedzielę dn. 18 października jak zwykle na lotnisku w Istres (południe Francji). Do zawodów zgłosiły się firmy Nieuport-Delage (pilot Sadi Lecointe), Salmson-Béchereau (pil. Ferigoule).

W ciągu zawodów (dystans 300 km) Ferrigoule odpada po 100 km skutkiem defektu silnika, Sadi Lecointe kończy walkover z szybkością 312 km 500 m/godz. i zdobywa po raz drugi i ostateczny puhar Beaumonta.

Z POBYTU LOTNIKÓW RUMUŃSKICH



PRZYLOT DO WARSZAWY

Z POBYTU LOTNIKÓW RUMUŃSKICH



GEN ZAGÓRSKI I GEN. HENTESCU

Przed odlotem do New-Yorku. Pilot Tarascon, szykując się do lotu z pil. Coli na płatowcu Potez 25 z siln. Jupiter 500 MK., odbywał loty treningowe na tym płatowcu, specjalnie przystosowanym do transatlantyckiego lotu.

Dn. 25 września, w trakcie dłuższego lotu nocnego, z powodu złej pogody piloci postanowili lot zakończyć Skutkiem jednak zepsucia się oświetlenia w samolocie pilot Favreau, który prowadził samolot zamiast Coli, nie widząc wysokościomierza nie zorjentował się w wysokości lotu i uderzył o drzewa.

Samolot został zdruzgotany jednak piloci doznali lekkich obrażeń — niezadługo rozpocząć mają dalszy trening.

Korpus inżynierów aeronautyki. Ustawa francuska tworząca z inżynierów lotniczych korpus ze specjalnem wyposażeniem, wyższem od innych oficerów, weszła w życie przez wydanie dekretu o promowaniu 55 inżynierów w lotnictwie wojskowem. Ustawa przewiduje dwa stopnie inspektorów i 5 stopni inżynierów.

Konkurs lotnictwa turyzmu. Doroczny konkurs lotnictwa turyzmu rozpoczął się dn. 27 września z lotniska w Orly w południowej okolicy Paryża

Etapy lotu okrężnego samolotów turystycznych są następujące;

Paryż — Lyon — Carcassone — Pau — Poitiers — Nantes — Tours — Douai — Paryż (lotnisko Le Bourget) Stanowi to razem 2300 km. Na każdy etap samoloty mają jeden dzień, t j. razem dni 9 z odpoczynkiem jednodniowym w Pau dn 30 września

Do konkursu stanęło 15 samolotów, śród których przeważają samoloty o mocy ponad 80 MK — dwa tylko (Potez VIII — 70 MK i Tellier 35 MK) stanowią wyjątek.

Regulamin przewiduje przywileje w związku z wagą płatowca.

Klasyfikacja zawodników na pierwszych czterech miejscach do nagrody wypadła następująco:

1. Van Laere — płat. Caudron C 128 siln. Salmson 120 MK.
2. Fronval — płat. Morane Saulnier tenże silnik.
3. Finat — płat. Caudron C. 60, siln. Clerget 130 MK.
4. Lasne — płat. Nieuport Delage, siln. Hispano Suiza 180 MK

Francuzi o przyjęciu Arrachart'a i Carola w Polsce. Jak wiadomo Arrachart i Carol w swym locie „siedmiu stolic" Paryż - Belgrad — Konstantynopol — Bukareszt — Moskwa — Warszawa — Kopenhaga — Paryż dokonanym w ciągu trzech dni, byli w Warszawie dn. 12 sierpnia o godz. 9 m. 25 rano i odlecieli do Kopenhagi o 10 m. 30.

Jak pisze „l'Aéronautique" w Nr. 76 po drodze przyjęcie było różne. Niezbyt gorące

w Belgradzie i w Warszawie, proste w Konstantynopolu, świetne w Bukareszcie i Kopenhadze, w Moskwie było ono niezwykłe — jednocześnie serdeczne i wspaniałe i t. p.

Zapewne od przylotu do Moskwy o godz. 6 m. 15 wieczorem do odlotu o godz. 3 w nocy było więcej czasu na godne przyjęcie niezwykłych gości w stolicy Sowietów. Pobyt Arrachart'a w Syrenim grodzie trwał zaledwie godzinę — tem niemniej wobec bliskości lotniska od miasta, w szczególności zaś od władz lotniczych powinien był on wystarczyć byśmy mogli przywitać, jak należało, obu dzielnych lotników.

Walki w Maroku. Udział lotnictwa w walkach francuskich z Abd el Krimem rozpoczął się dn. 12 kwietnia W ciągu kwietnia 37 pułk lotniczy dokonał 1275 lotów i wyrzucił 41 000 kg bomb.

W lipcu lotów frontowych wykonano 3146, wyrzucono bomb już 150 000 kg. W ciągu jednego z napadów niszczycielskich jedną tylko bombą zabito 180 rifenów, co świadczy o skuteczności broni powietrznej na froncie marokańskim.

Obecnie na tym froncie znajduje się 19 eskadr lotn. francuskich.

O locie Rayskiego. Lot Rayskiego wzbudził wielkie uznanie w kołach francuskich jednakowoż zarówno "L'air" jak i „Les Ailes" podają mylnie iż lot był wykonany w dni 7 nie 6 i błędnie wymieniają lądowanie w Bukareszcie którego nie było.

Zato ze szczególnem uznaniem podkreślić należy artykuł w Aero-Sports z dn. 1 października pióra p. Edm. de Gavardie szeroko i sympatycznie omawiający lot Rayskiego i, co najważniejsze, zgodnie z rzeczywistością.

JAPONJA.

Lot Tokio—Paryż, o którym pisaliśmy w ub. numerze został zakończony. Piloci Abe i Kawaczi z mechanikami przybyli w dniu 28 września na lotnisko paryskie w Le Bourget o godz. 13-ej min 40, spotykani przez tłumy publiczności, przedstawicieli rządu, sfer lotniczych i prasy oraz bardzo licznie zgromadzoną japońską kolonję Paryża. Lotnikom japońskim towarzyszyła spotykająca ich eskadra francuskiego pułku lotniczego. Przyjęcie było niezwykle owacyjne, pilotów zasypano kwiatami, publiczność powiewała chorągwiami japońskiemi. Z Moskwy piloci lecieli szlakiem północnym z pominięciem Warszawy, rzekomo z powodu zakazu drogi na Mińsk przez władze sowietów.

Lot z Moskwy do Paryża odbywał się przez Królewiec Berlin. Z Moskwy do Królewca — 1250 km. z Królewca do Berlina 1150 km. W locie do Berlina jednemu z pilotów wypadło przymusowo lądować. Z Berlina w dn. 26 września przybyli do Strasburga skąd odlecieli w dn. 28 września do Paryża Całość drogi, odbyta w 18 etapach, wynosi około 13.300 km.

Z Paryża, gdzie lotników przyjmowano niezmiernie uroczyście szeregiem bankietów, w myśl dalszych projektów zwiedzą oni Londyn i Włochy, gdzie zrewizytują Ferrarina za jego przelot Rzym - Tokio.

W obecnej chwili bawi w Japonji mjr. de Pinedo w powrotnym locie do Włoch z Australji.

NIEMCY.

Projekty linji Berlin — Tokio. Według źródeł włoskich przylot Abe i Kawaczi do Berlina ożywił projekty na komunikację lotniczą między Niemcami i Japonją, linją Berlin — Moskwa — Pekin — Tokio (10 000 km.). Rzekomo rządy Sowietów i Japonji projekt ten gorąco popierają. Według innych źródeł kpt. Bruns omawia sprawę linji Berlin — Tokio przez strefę polarną na Zeppelinach. Jest to znaczny skrót drogi — projekt ten omawia zresztą szeroko p. Fischer von Poturzyn w swej książce Luft Hansa.

ROSJA.

Rosyjski rekord wysokości lotu na balonie wolnym. Dnia 18 lipca r. b. odbył się w Leningrodzie lot na balonie wolnym, o pojemności 1,437 m^3, w celu osiągnięcia rekordu pułapu lotu i dokonania różnego rodzaju badań w wyższych warstwach atmosfery. Pilotował balonem p Fiedosiejenko, obserwatorem zaś był profesor A. Frydman, dyrektor Główn. Obserwatorjom Geograficznego w Leningrodzie. Pomimo bardzo niesprzyjających warunków atmosferycznych (gęste chmury) zdobyto nowy rekord, osiągając wysokość **7,400 m** (dotychczasowy rosyjski przedwojenny rekord był 6,400 m. w r. 1910) a powojenny — 5,330 w r. 1922). Podczas lotu zajmowano się specjalnie badaniami nad fizjologicznemi zjawiskami i reagowaniem organizmu ludzkiego w warunkach wysokich warstw atmosfery, brano też próby mikrobów z tych warstw (na kulturze żelatynowej). Lot trwał 10 g. 21 m., wylądowano w gubernji Nowogrodzkiej.

Z powodu lotu Moskwa-Pekin-Tokio-Szanghaj. Wobec tego, że prasa zagraniczna, szczególnie niemiecka (a za nią też i polska) głosiła, że kierownikiem przelotu grupy płatowców sowieckiej produkcji z Moskwy do Pekinu i dalej do Szanghaju i Tokjo jest „stary, doświadczony niemiecki pilot" I. P. Szmidt — „Wiestnik Wozdusznago Fłota" w Nr. 8/1925 ogłasza oficjalnie biografję tego Szmidta, z której wynika, że pochodzi on z Odesy, w czasie wojny światowej był żołnierzem armji carskiej, potem zaś czerwonej i komisarzem wojskowym, a ostatnio, od początku r. b., jest szefem politycznego sekretarjatu floty powietrznej Z. S. S. R.

Udział sowieckich lotników w niemieckich zawodach bezsilnikowych w Rhön w r. b. W dniach 1—31 sierpnia r. b. odbyły się 6-e kolejne zawody szybowców. Latało tam faktycznie 20 szybowców, w tej liczbie 5 sowieckich, które okazały się nader poważnymi konkurentami niemieckich szybowców. Należy tu podkreślić, że sowieccy piloci pracowali w nowych, nieznanych im warunkach, wtedy gdy niemieccy byli dokładnie przygotowani i obznajmieni z temi warunkami. Rosjanie zdobyli tu rekordy na długotrwałość lotu jednoosobowych szybowców (pilot Jungmeister — 1 g. 45 m., pilot Jakowczuk — 1 g. 31 m.). Goście tak dalece wyróżniali się, że nawet wypowiadano, podobno, w kołach niemieckich zdanie, iż były to „rosyjskie zawody szybowców w Niemczech". „Awjachim" Z. S. S R. zaprosił 5 niemieckich szybowców na najbliższe podobne zawody w Teodozji na Krymie.

„Izwiestja" o przemyśle i technice. Jak piszą „Izwiestja", rok 1925 jest dla lotnictwa sowieckiego rokiem historycznym Rok ten zapoczątkowuje uwolnienie się lotnictwa rosyjskiego w stosunku do zagranicy. Obecnie linje powietrzne Moskwa—Leningrad i Moskwa—Smoleńsk zostają wyekwipowane całkowicie przez rosyjską wytwórczość.

To samo pismo notuje rekord szybkości pracy technicznej inżynierów lotniczych w Rosji. Oto w jednej z wytwórni 8 marca zapoczątkowano nowy ośmioosobowy typ płatowca—8 czerwca płatowiec już wypuszczono z warsztatów a 9-go oblatano. Płatowiec odbył ku zadowoleniu ogólnemu, jak piszą „Izwiestja", 8-godzinną próbę lotu.

Ośmiogodzinny czas pracy najwidoczniej obowiązuje i samoloty.

Linje powietrzne Rosji Sowieckiej, według źródeł włoskich, są eksploatowane przez 4 Towarzystwa: Deruluft, Junkers, Dobroliot i Ukrwozduchput'. Łączna długość obecnie eksploatowanej już sieci wynosi 7560 km. Sieć podzielona jest w sposób następujący:

Moskwa—Królewiec należy do tow Deruluft;

linje kaukaskie łącznie z linją Moskwa — Baku do tow. Junkers;

linje ukraińskie i krymskie z centrem w Charkowie do tow. „Ukrwozduchput'";

linje turkiestańskie oraz Moskwa—Niżnij do tow. Dobroliot.

Lotnictwo wojskowe, według informacji angielskich, liczy w Rosji Sowieckiej w obecnej chwili 75 eskadr po 12 samolotów.

Zwraca uwagę liczne lotnictwo niszczycielskie z samolotami do bombardowania dziennego i nocnego. Jednostki frontowe posiadają 66 ciężkich samolotów do bombardowania.

Nowy płatowiec komunikacyjny. Wytwórnia „Czerwony Lotnik" wypuściła płatowiec inż. Grigorjewa na 3 pasażerów i pilota z silnikiem Bristol-Lucifer 100 MK. Szybkość własna 140 km godz., ciężar własny 720 kg., obciążenie użyteczne 450 kg. Jak widać z tego jest on ogromnie ekonomiczny, gdyż przypada 33 KM mocy na 1 pasażera. Samolot użyty będzie na linjach tow. Ukraińskiej Floty Powietrznej (Ukrwozduch flot).

STANY ZJEDNOCZONE.

Narodowe zawody lotnicze w Stanach stanowią kilkudniową manifestację, której główną osią jest t. zw. Pulitzer Trophy, wyścig dla samolotów lądowych W roku bieżącym za wody te, National Air Races, odbywają się w dn. 8, 9 i 10 października na lotnisku Mitchela (Mitchel Field) w Long Island (New-York). W zawodach bierze udział Francja w osobie Bregueta.

PRZYLOT JAPOŃCZYKÓW ABE I KAWACZI.



OWACJA NA LOTNISKU PARYSKIEM.

Według otrzymanej przez nas depeszy od p. L. Renault, w dn. 10 w klasie płatowców wywiadowczych i bombardowania pierwsze miejsce zajął Breguet 19 z siln. Renault 480 MK. drugie — amerykański Douglas. Zawody omówimy szerzej po otrzymaniu dalszych informacji.

Rekord szybkości znajdujący się w ręku Francji (pil. Bonnet 448 km. 1 godz płatowiec Bernard V 2) jest przedmiotem wysiłków lotnictwa amerykańskiego. Według informacji telegraficznych pil. Williams na płatowcu Curtiss uzyskał szybkość 486 km./godz. na dystansie 1 km Jak wiadomo międzynarodowe rekordy szybkości muszą być dokonywane na dystansie 3 km.

TURCJA.

Patrjarcha Konstantynopolitański obrządku greckiego ofiarował na lotnictwo tureckie 1 300 funtów tureckich do dyspozycji tureckiej Ligi Obrony Powietrznej. Czyn ten jest nadzwyczaj znamiennym, świadczy on bowiem nietylko o zrozumieniu znaczenia lotnictwa przez duchowieństwo prawosławne w Turcji, ale też i o stosunkach jakie je łączą z państwem.

Wpływy niemieckie w lotnictwie tureckiem walczą od dłuższego czasu z wpływami francuskiemi. Wyraziło się to już w konkurencji niemieckiej firmy Junkers z francuskiem towarzystwem Franco-Roumaine o komunikację powietrzną z Europy do Angory.

Obecnie Junkers uzyskuje od rządu Angory prawo na otworzenie szkoły pilotów i oddziału własnej fabryki płatowców na terytorjum Turcji.

WŁOCHY.

Znaczki poczty powietrznej. Rząd włoski postanowił wypuścić specjalne znaczki pocztowe dla poczty powietrznej. Znaczki te na 75 ct., 1 3 i 5 lir będą przedmiotem konkursu.

Udział w zawodach o puhar Schneidera, Włosi zapowiadają udział wodnopłatowców włoskich w konkursie międzynarodowym o puhar Schneidera. Konkurs ten, jak wiadomo, w roku bieżącym odbędzie się w Stanach Zjednoczonych. Samoloty włoskie będą typu Macchi 33 z silnikiem Curtiss D-12. Koszta udziału firmy Macchi przyjmuje na swój rachunek rząd włoski.

Wizyta Tureckiej Ligi Aeronautycznej. Delegacja Tureckiej Ligi Aeronautycznej pod przewodnictwem prezesa, posła Dżewad Abbasa, składająca się z głównego referenta technicznego Chakir Hazim Beja, Wedidzi Beja, szefa pilotażu Ligi i innych członków przybyła do Włoch w początku września celem zwiedzenia włoskiego przemysłu lotniczego i urządzeń lotniczych w Medjolanie i Turynie. Goście po zwiedzeniu zakładów Ansaldo i wodnopłatowców S. I. A I. w Sesto Calende asystowali przy doświadczeniach nocnego bombardowania

Lot do Republiki Sowietów trzech samolotów B R 1 z siln. Fiat 700 MK pod dowództwem podpułkownika Bolognesi, którego marszrutę podaliśmy w ub numerze „Lotu Polskiego", rozpoczął się dn. 8 września z Turynu. Tegoż dnia grupa zatrzymała się w Udine i dn. 13-go wyleciała i przybyła do Wiednia (Aspern), dn. 17-go odleciała i przybyła do Budapesztu.

Junkersy we Włoszech. Od dłuższego czasu we Włoszech czynione są przygotowania do wprowadzenia linji powietrznych przez Junkersa (Udine — Wiedeń, Zurich—Medjolan i t p.). W dn. 1 września dokonany został pierwszy próbny przelot Zurich—Medjolan i z powrotem na samolocie trójsilnikowym Junkersa G. 23 — lot trwał $1^1/_2$ godziny. Samolot prowadził znany czytelnikom naszym pilot W. Mittelholzer („Lot Polski" Nr. 21).

Z NASZEJ BIBLJOTEKI

S. Sempołowska „Do bieguna północnego". Warszawa 1925 r. Nakładem spółdzielni księgarskiej „Książka" wyszła broszurka p. Sempołowskiej pt. „Do bieguna północnego", omawiająca zwięźle a interesująco niestrudzone usiłowania bohaterskich jednostek w kierunku zdobycia niedostępnego, tajemniczego bieguna aż po ostatnią wyprawę Amundsena.

Książeczka p. Sempołowskiej zaopatrzona w przejrzystą mapkę bieguna północnego, czyta się, jak zajmujący utwór beletrystyczny, a jednocześnie spełnia ona doskonale swoje posłannictwo popularno - naukowe.

Dlatego też będzie niewątpliwie chętnie czytana w szerokich sferach; szczególnie młodzież znajdzie w niej dużo szlachetnego materjału.

Inż. Zych - Płodowski. „O budowie płatowców" Wydawnictwo Wojsrowego Instytutu Naukowo-Wydawniczego. Instytut Nauk.-Wydaw. zrobił wielką przysługę popularyzacji wiedzy lotniczej wydając książkę inż. Zdzisława Zych Płodowskiego. Autor, długoletni kierownik Wojskowej Centrali Badań Lotniczych i redaktor działu technicznego „Lotu Polskiego", w książce swej daje przystępny przegląd techniki samolotu, dzieląc całość na trzy zasadnicze rozdziały: 1) mechanikę lotu, 2) budowę płatowca i wreszcie 3) obsługę płatowca. Sposób traktowania prosty, bez użycia wyższego rachunku, ani też teorji wytrzymałości materjału, jest jednak niezmiernie jasny, zrozumiały, tak iż czytelnik nie odczuwa nigdzie braku matematycznego uzasadnienia. Temat autor ilustruje stale przykładami z praktyki lotniczej i istniejącemi typami samolotów, co ogromnie ożywia książkę, którą rzeczywiście czyta się jednym tchem Jest ona niezbędną dla ogółu pilotów, z korzyścią przeczyta ją każdy inteligentny polak, a w szkołach mechaników może być bardzo użytecznym podręcznikiem.

Bogaty atlas rysunków (aż 377) doskonale przyczynia się do objaśnienia tekstu, byłoby jednak lepiej rysunki rozmieszczać w tekście, lub atlas zbroszurować oddzielnie — ułatwiłoby to niezmiernie korzystanie z niego czytelnikowi.

Szwankuje nieco korekta. Braki korekty odczuwa się przedewszystkiem w pisowni nazwisk obcych, a nawet i samego autora, które w tytule książki zostało podane bez imienia.

„Lotnik". Ukazał się Nr. 17 tego pożytecznego dwutygodnika ilustrowanego. Bogata treść i dobór dobrych ilustracyj aktualnych stawia ten numer na wysokim poziomie.



JANUSZ WILATOWSKI.

Umierające oczy.

I.

— Za mną!

Taki rozkaz wydał porucznik Andrzej W., kiedy sprawdził mechanizm motoru, usadowił się mocno w siodle, puścił w ruch śmigło płatowca i ostatni raz bystrem spojrzeniem ogarnął cały aparat. Taki rozkaz wydał do dwóch stojących po obu bokach małych statków myśliwskich, w których już warczały głucho motory, furkotały śmigła—taki rozkaz wydał jednem wzniesieniem ręki do góry i opuszczeniem nagle w dół.

W tej samej prawie chwili poruszyły się trzy samoloty, zamigotały białemi skrzydłami w promieniu słońca, zalśniły srebrzystym odblaskiem radości i mocy i popłynęły w dal po łące zielonej, spadającej lekką pochyłością ku rzecznym łęgom, oblanym teraz powodzią słonecznych promieni, gdzie powietrzne fale iskrzyły się refleksem bieli, srebra i fioletu.

Z wysokości kilkudziesięciu metrów ostatnie spojrzenie posłał pilot Andrzej białemu dworowi, widniejącemu wdali wśród zielonych drzew. Teraz już nie było czasu na dłuższe spojrzenia—ręce legły pewnie na sterze. Pochylony wprzód patrzył pilot na wskazówkę barografu, która zwolna wznosiła się w górę: 300—400—500 metrów!

Prowadził aparat skokami w płaszczyźnie wprzód, zwiększając coraz bardziej szybkość.

Tysiąc dwieście! Stop!

Wysokość wystarczająca, aby panować nad okolicą. W pamięci powtórzył sobie rozkaz dowódcy: „Nie dopuścić nieprzyjacielskich statków na przedpole naszych pozycji, na odcinku G — F".

Codziennie powtarzał sobie ten rozkaz. Codziennie w rannem słońcu wzlatywał jego oddział „trzy stalowe ptaki", —w błękitny przestwór w dumnym rozdźwięku motorów. Każdego dnia czuwał, ażeby nikt nie wyprzedził go w obowiązku niesienia pomocy Ojczyźnie w chwili groźnej, w czasie walki na śmierć, na życie z ciemiężycielami jasnej, upojnej wolności. I oto dzisiaj znów zostawia pod sobą ziemię, aby tak jak codziennie, spełnić swój obowiązek, zmienić na ich ruchomych stanowiskach trzy aparaty patrolujące odcinek, trzech kolegów, którym po znojnej pracy należy się wypoczynek.

II.

Głuche dudnienie w szybę okna zbudziło pilota drzemiącego na tapczanie w swojej kwaterze. Błysk zapałki rozświecił na małą chwilę ciemnię nocy zalegającej za oknem. W błysku tym, jak niknący obraz o zatartych konturach ukazała się i znikła twarz żołnierza. Znów pukanie, tym razem głośniejsze od poprzedniego. Trzeba było zwlec swoje utrudzone ciało z łóżka i w bieliźnie poczłapać do drzwi, aby je otworzyć. Zimny wiatr z deszczem uderzył w twarz, ciął w oczy. Za chwilę rozespanym oczom ukazały się w mroku ciemne zarysy postaci człowieka. Szybkim ruchem opadła ręka od czoła — oddająca wojskowy ukłon. Zajaśniała białością papieru koperta sztafety. Takie to już żołnierskie życie. Nigdy wytchnienia. Obowiązek. Trzeba się zaprzeć w sobie, zapomnieć o sobie, przestać istnieć dla świata, być sobą a chwilami być niczem, biernem narzędziem, kółkiem w owej wielkiej maszynie, która pracuje na obronę kraju i pokoju świata, — aby wreszcie nad zmęczoną myślą, utrudzoną w ciągłem pełnieniu obowiązku zakrólowała duma spełnionych przeznaczeń. Trzeba nieraz godzinę za godziną trawić w długich chwilach oczekiwania, w codziennych drobnych, napozór nic nieznaczących zajęciach, pracach nad sobą i innymi — aby wreszcie doczekać się chwili, kiedy owa zgromadzona energja pracy i doświadczenia może zabłysnąć czynem.

Niema chwili spokoju. Złotemi literami jest wytłoczony w kurzu codziennego dnia wyraz „praca".

I teraz. Godz. 2.30. Jechać trzeba do Sztabu Armji. Stawić się o 2.45. Wzlot o 3-ej. Cóż u licha, powarjowali tam w tym sztabie! Ależ to w tempie expressu. Andrzej ubierał się pośpiesznie. Tymczasem z szopy na podwórzu chłopskiego domostwa wyjeżdżał popularny, trzęsący się w posadach od rozgrzanego już motoru—kusy, wojskowy Ford.

Jakaś droga wąziutka do szosy, między opłotkami, gdzie trzeba było zręcznie omijać kałuże wody, błotniste doły, wyżłobione przez furgony, jaszcze, armaty; jakieś topole pochylone płaczliwie na tę drogę wąską wśród ugorów, gdzie wiatr polny miotał zimne fale dżdżu prosto w oczy. Jakiś nagły zakręt, silniejszy warkot spracowanego motoru i czarna, obłocona, zadeszczona smuga szosy, ginąca w mroku nocnym, ukazuje się zmęczonym oczom.

W smudze promieni swoich dwóch lamp rozpryskuje Ford błoto wyboistej drogi na obie strony i połyka mrok nocy, unosząc coraz szybciej do celu podróży Andrzeja, żołnierza spełniającego rozkaz, swój obowiązek.

*

Naprzeciwko pędzącego samochodu ukazują się dwa, zrazu małe, światełka. Rosną. Olbrzymieją. Sygnał. Jeden. Drugi. Trzeci. W tem miejscu szosa jest tak wąska, że zaledwie z ostrożnością wielką można minąć się. A na lewo i prawo, po obu bokach czarna przepaść, obejmująca wysoki nasyp tajemniczem przeczuciem trwogi.

Stać! Światła tamtego samochodu rosną, rosną. Cóż-to, czyż nie widzą naszych świateł? Trzy, dwie, jedna sekunda! Mgnienie chwili wystarczające dla zamknięcia i otworzenia oczu. Trzask ogłuszający i warkot piekielny dwóch ścierających się ze sobą ciał.

Mgła w oczach i ból, ból w całem ciele. Błyski świadomości, które pojawiają się i zaraz gasną. Płomienie!!!

III.

Leżał z połamanemi rękami, ze zmiażdżonemi nogami na polowem łóżku postawionem pod namiotem lekarza chirurga! Zaledwie mógł oddychać. Wpół rozchylonemi, zbielałemi wargami, łapał powietrze, które ze świstem bolesnym dla chorych płuc wpadało orzeźwiającą falą do krtani. O wezgłowie oparł obandażowaną głowę. Nic nie mąciło ciszy zmierzchu, który spływał powoli na ziemię. Tylko z kwitnących lip szło niestrudzone brzęczenie roi pszczół i ów zapach pełen miodowej słodyczy. Ogromne drzewa rzucały coraz większe cienie na olbrzymi trawnik zieleniejący przed dworem rozległą łąką, spadającą aż tam w dali do stawów, nad któremi wstawały teraz leciutkie, białe muśliny mgieł. Dalej, za stawami majaczyły granitowem tłem lasy.

Chory powoli otwierał i zamykał oczy. Najwyższa radość ujrzenia świata, obcowania wzrokiem z czarem przyrody była tak wielka, że kazała mu z nadmiaru szczęścia zamykać od czasu do czasu powieki i pod czarną zasłoną rzęs lubować się dopiero co ujrzanym widokiem. Podniosły się powieki. Wielkie czarne oczy poglądały w dal. Była w tym wzroku wszystka radość i dziekczynienie za możność oglądania dzieł Stwórcy. Ale i bolesna zaduma gorzała w tych oczach. Trzeba będzie odejść od tego piękna, od tych lip, od tych łąk, od tej woni — mówił wzrok.

Już teraz nie czuje nóg ani rąk, tylko ową niemoc w członkach, w całem ciele. Tylko te oczy mogą jeszcze patrzeć i podziwiać świat.

W szmer wiatru, który kolebał gałęzie wmieszały się czyjeś ciche stąpania po trawie. Ktoś łagodnie dotknął ramienia i spojrzał w oczy. Zwarły się spojrzenia, stopiły się w sobie. Jesteś — powiedziały oczy.

Słodki głos, jak melodja najczystszych tonów, zadźwięczał w ciszy.

— Z tobą!

Nie mogły mówić usta. Niewyraźny szept podobny do szeplenienia małego dziecka wybiegł na wargi i nagle zamarł trwożliwie kryjąc się w kącikach drgających ust. Ból wykrzywił grymasem cierpienia twarz.

— Nie możesz nic mi powiedzieć, Andro?

Znak niemy głową, że nic już powiedzieć nie może, wyraz oczu, który powiada o owej niemocy milczenia, udręce kalectwa, poniechaniu męskich sił, poniewieraniu dawnej mocy.

Tenże to człowiek, który jeszcze wczoraj w obłokach czuł się wolnym, jak orzeł, pan powietrznych stref.

On że to budził postrach w nieprzyjacielu, kiedy wzbijał się dumnie jak nagle wypuszczona strzała, nad nieprzyjacielski statek i jak ów orzeł, król stworzeń powietrznych brał go w swe szpony, potężny, zdałoby się niezwalczony.

Jemu to, jego duszy mężnej, czy tylko jego ciału śmiało się życie, pulsowało warem młodej krwi, biło każdego dnia promienne radością, śmiechem i ukochaniem. Usiłował poruszyć zlekka kikutami rąk, nogami, które były teraz już tylko jedną bezkształtną masą. Jego to niezwalczone ciało tak wygląda.

Od dalekiego lasu powiał chłodniejszy podmuch wiatru, rwał kiście lipowego kwiecia i chybotał niemi w powietrzu, jakby ku uciesze dziecięcej zabawy. Z wietrzykiem tym uderzył mocniejszy zapach kwitnących lip, zmieszany z wonią kwiatów lewkonji i dojrzałych zbóż.

Pochyliła się nad nim. Jej słodkie oczy spoczęły znowu na szeroko otwartych oczach chorego. Białemi rękami poczęła pieścić najukochańszą twarz — a chory z nadmiaru tego szczęścia znowu jął mrużyć powieki, uśmiechem pozostałym z resztek dawnego szczęścia jął łowić każdy pieszczotliwy dotyk jej umiłowanych aksamitnych dłoni. Mówiła:

— Pamiętasz, Andro, nasz sen w Chojnicach i te bzy kwitnące, nasycające każdego ranka nasz pokój zapachem kwiatów i liści skropionych poranną rosą? Pamiętasz te białe bzy pod oknami i sen ten?

A słońce, które świeciło nam wtedy, cudne słońce?

Dał znak, że pamięta to wszystko, że oto rozważa teraz ten ogrom szczęścia, jaki z nią przeżywał, pieści wspomnieniem obrazy, które nawet w wyobraźni odejdą za chwilę na zawsze.

Zachodzące słońce rzuciło trzy purpurowe smugi, które jaskrawą czerwienią graniczyły z fioletem chmur zaległych daleko na widnokręgu.

Gdzieś od strony stawów dobiegało ciche rechotanie żab.

Oczy chorego patrzyły teraz w bezmiar nieboskłonu, w miejsce, gdzie — wielka, złocista kula słońca słała szkarłat płomieni.

A wtedy w tej ciszy zawarczał gdzieś daleko i głucho motor. Coraz bliżej, potężniej. Warkot śmigła przecinał powietrze pieśnią tężyzny i mocy Przenikał zmysły razem z temi woniami lip, sadu, pól, lasów, odurzał preludem, tyle słyszaną pieśnią dawnego dzielnego życia. I pilot dobył z siebie wszystkich resztek uciekających sił aby podnieść głowę.

Jeszcze szerzej rozwarły się powieki. Niech widzą, niech zobaczą poraz ostatni tego ptaka, którego on tak ukochał, ptaka jego życia. A w miejscu gdzie błękit firmamentu graniczył z krwistą łuną zachodu na tle tej granicy, z poza drzew wypłynął On. Wspaniale pruł powietrze, radosnym warkotem obwieszczając swą tężyznę i moc.

Umiłowanem spojrzeniem śledziły oczy lot. Tak jakby to był jego własny lot w lipcowe słońce, w błękit.

Leć ptaku i żegnaj na zawsze!

Łzy zwilżyły powieki. Serce zaległa osłona smutku tak wielkiego, że już wcale smutkiem nie był, tylko jakąś wielką melancholją ciągnącą się z nieskończoności w inną boleśniejszą jeszcze nieskończoność. Uciekało samopoczucie jasnej dotychczas myśli.

Jeszcze serce biło sennym rytmem a krew coraz wolniej krążyła w resztkach niepotarganych żył. Ale oczy ciągle patrzyły w dal, gdzie w szkarłatnych odblaskach słońca rozpływał się w ciszy miarowy głos silnika.

A w miarę oddalania się tego głosu, umiłowanej pieśni dzielnego życia, szeroko rozwarte oczy kurczyły się, powlekały bielmem mgły, płowiały.

Ostatni raz zabłysły żywiej, kiedy złocista smuga promieni zachodzącego słońca przedarła się przez fiolety chmur i oświeciła znikający aeroplan wspaniałą aureolą blasku. Dumny rozdźwięk motoru zapadał się coraz bardziej w ciszę mroku. Jeszcze było słychać głos, podobny brzęczeniu owadu w upalne letnie południe—ale i ten cichł z każdą chwilą.

Bezszelestnem poruszeniem warg, gasnącemi źrenicami pełnemi wyrazu ukojenia i spokoju żegnał pilot niknący z oczu statek, który był dla niego wspomnieniem chwil rycerskiej sławy, dumą spełnianego obowiązku wobec Ojczyzny, wiarą w zwycięstwo skrzydlate, marzeniem przyszłych lotów, które na takich statkach, jak ów niknący z oczu, następcy jego mieli odbyć ku chwale Rzeczypospolitej.

Żegnał nazawsze ów ostatni samolot, którym Bóg pozwolił cieszyć się mu przed śmiercią, a który był dla niego na ziemi symbolem najwyższej radości i szczęścia. Na chwilę zamknął oczy.

Już teraz tylko podmuch wiatru wraz z szelestem spadającego lipowego kwiecia przywiewał od czasu do czasu głośniejszy warkot silnika, ale i ten odgłos coraz bardziej ginął w bezkresie przestrzeni.

Pilot poruszył się nagle i znowu spojrzał w niebo. Ale nie było widać dumnego ptaka! Wtedy już prędko gasły oczy, opadały powieki, umierało słodkie wejrzenie, które było dawniej wyrazem rycerskiej duszy.

Otwierały się wrota Przeznaczenia. Nikły uśmiech na wargach obwieścił ostatnią myśl, która była niczem innem jak tylko już wspomnieniem dzielnego życia w przestworzach.

Na zawsze zamknęły się powieki. Zamarły tyle kochane oczy.

ODEZWA

Drży pod mdlejącą ręką montowany statek —
Śmielej!
Grozi nam wróg.
Strudzonemi palcami wplątani w warsztaty
W wartkim ferworze
Propeller
Krwią farbujemy z żył!
Ze wschodu i zachodu przez groźne przestworze
Burzą bomb ciągnie atak
Obywatele,
Dodajcie nam sil!

Czarną chmurą zniszczenia nad struchlałem miastem
Wicher śmig się przewala.
Słyszycie? Tłumiąc huk atmosfery
Syreny
Ryczą na alarm!
Czyż będziecie czekali bezbronni u steru,
Gdy rwany
Eksplozjami, rozpełznie po zmartwiałym gruncie
Iperyt?!
Budujcie
Aeroplany!

W górę! W wybuchy nieba, pękniętego napół,
Kanonadą grzmotów
Frunie
Ryj kulomiotu.
Z hangarów obrońca się zerwał
Oto na nowych skrzydłach pod płonącym sklepem
Salwą kul
Nieba dziurawi dno.
Wstępujcie
Do
L. O. P. P.!

JULJAN PRZYBOŚ.

Okładka — rys. kpt. Rudlickiego. Winiety i tytuły — rys. p. E. Głowackiego, „Kronika Międzynarodowa" i „Technika" — rys. p. Stef. Osieckiego.

Redaktor: *J. Grzędziński.* Wydawca: *Liga Obrony Powietrznej Państwa.*

Drukarnia Rolnicza, Warszawa, Złota 24.

Biuletyn Ligi Obrony Powietrznej Państwa

Nr. 11.

ZARZĄD GŁOWNY.

Amfibja w Modlinie. Dnia 3 10 w sobotę o godz. 3 m. 10 przyleciała do Modlina Amfibja L. O. P. P. z pp. ppłk Grzędzińskim i Worledge'm.

Amfibja wylądowała na Bugo-Narwi między portem wojennym i Wielkim Spichrzem Modlina. Tłumy publiczności, oficerowie i korpus kadetów na brzegu z licznych łodzi i motorówki witali przybyłych gości.

Po przyholowaniu Amfibji do portu wojennego, gdzie doznała opieki dowództwa portu z p. komandorem Czerniawskim, ppłk. Grzędziński wygłosił wobec 600 słuchaczy odczyt p. t. „Rola Ligi Obrony Pow. Państwa w rozwoju lotnictwa". Odczyt poprzedził słowem wstępnem p. płk. Okulicz-Kozaryn, dowódca garnizonu. Odczyt ten dla rozpoczęcia szerszej działalności Modlińskiego Koła LOPP zorganizował jego prezes p. ppłk Załęcki, prof. korpusu kadetów, którego też zasługą jest cała ta uroczystość.

Ogółem „Amfibja" dokonała dotąd następujących lotów:

12.IX została oblatana przez por. Kalinę; 13.IX przelot Warszawa — Radziwiłłów; 17.IX Radziwiłłów — Warszawa; 18.IX siada na Wiśle; 20.IX przelot Warszawa — Piotrków; tegoż dnia lot w Piotrkowie ze spadochronem; 21.IX Piotrków — Warszawa; 3.X Warszawa — Modlin; 4.X Modlin — Włocławek; 15.X Włocławek — Warszawa.

Pilotował p. Worledge.

Loty propagandowe. W okresie sprawozdawczym dokonano następujących lotów (pilot Proniewicz, aparaty: „Albatros" P. P. O L. B i „Potez VIII" P. P. O. L. A.): 29/VIII przelot Warszawa — Łowicz (pierwsza bytność polskiego samolotu w Łowiczu, odczyt ppłk. Grzędzińskiego); 30/VIII Łowicz — Włocławek (odczyt ppłk. Grzędzińskiego); 30/VIII Włocławek — Płock (odczyt ppłk. Grzędzińskiego); 31/VIII Płock — Warszawa; 3/IX Warszawa — Białowieża; 5/IX Białowieża — Wilno; 13/IX Warszawa — Łódź; 26/IX Warszawa — Piotrków.

Ulotki propagandowe rozrzucone zostały w Białowieży i Piotrkowie.

Wypadek naszego samolotu. W dniu 2 października z polecenia Zarządu Gł. pilot p. Proniewicz odleciał z urzędnikiem biura Z. G. p. Dąbrowskim na samolocie Potez VIII z Warszawy do Sosnowca przez Łódź.

Już podczas lotu z Warszawy do Łodzi, nad miasteczkiem Brzeziny, motor zaczął wadliwie funkcjonować. Nad Łodzią, gdzie miały być rozrzucone ulotki, na wysokości 100 mtr. nad miastem nagle jeden cylinder motoru przestał pracować — pilot spostrzegł, że na pierwszym cylindrze oderwały się popychacze wentyli. Zdając sobie sprawę z tego, że motor w każdej chwili może przestać pracować i może wybuchnąć pożar, pilot czem prędzej skierował samolot za miasto i wylądował szczęśliwie na lotnisku.

Po dokonaniu niezbędnego remontu, pilot nasz odleciał nazajutrz o 4-ej po poł. do Sosnowca, gdzie jednak nie mógł dolecieć wobec zapadającego mroku i wylądował o 40 klm. od Sosnowca w miasteczku Koziegłowy.

W Koziegłowach na specjalną wzmiankę zasługuje obywatelska pomoc ze strony miejscowego aptekarza p. Pogorzelskiego, który odstąpił całkiem bezinteresownie potrzebne 2 kg rycyny dla samolotu, oświadczając, że jest członkiem L. O. P. P. i należy to do jego obowiązku.

W dniu 4/X p. Proniewicz odleciał do Sosnowca, gdzie wylądował po 45 minutach, spotkany przez redaktora miejscowej „Iskry" p. Horskiego, z którym odleciał do Katowic.

W Katowicach, według programu, miały być zrzucone ulotki oraz piłka footballowa na boisku.

Po wykonaniu swego zadania pilot nasz powrócił do Sosnowca, gdzie zatrzymał się na jeden dzień z powodu zupełnego rozregulowania się motoru.

Nazajutrz aparat nasz odleciał do Kielc, skąd, po zaopatrzeniu się w benzynę — do Warszawy.

Przy szalonym wietrze pilot nasz wylądował na lotnisku Mokotowskiem. Wobec tego, że w pobliżu aparatu nikogo nie było, a samolotu na lotnisku nie można było zostawić, gdyż szarpało nim na wszystkie strony, p. Proniewicz zdecydował się pomału rulować w stronę hangaru. Po przerulowaniu około 150 mtr. samolot raptownie zwaliło na skrzydło, pilot wyłączył motor, w tej chwili jednak został zrzucony z siedzenia, zaczepił kolanem o kontakt, motor zaczął działać, złamało się śmigło i wiatr doreszty przewrócił aparat.

W rezultacie samolot został dość poważnie

uszkodzony, pilot, na szczęście, wyszedł bez szwanku. Tak w rzeczywistości przedstawia się wypadek naszego samolotu, o którym to wypadku prasa podała szereg błędnych informacyj.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE.

Poznań-Miasto. Od 1 lipca do 30 września zwerbowano nowych Kół 7, poprzednia ilość 112, razem 119.

Obecny stan członków Komitetu wynosi 9,850.

Stan kasy na dzień 1.X—14,257 zł. 96 gr.

W czasie Tygodnia Lotniczego Komitet rozwinął nader żywą działalność.

W celu poparcia pisma „Lot Polski" rozdziela się co miesiąc po kawiarniach, fryzjerniach, poczekalniach lekarskich i w kolejce elektrycznej bezpłatnie miesięcznik „Lot Polski", w którym wlepiona jest jako pierwsza stronica odezwa Komitetu do obywatelstwa o zapisywanie się na członków i abonowanie powyższego pisma.

Sposób ten polecamy uwadze wszystkich naszych Komitetów.

Wilno. Ilość członków: dożywotnich 27, założycieli 21, rzeczywistych 6,776.

Bilans na 1.X zamyka się sumą 147.909 zł.55 gr.

Tydzień Lotniczy w Wileńszczyźnie nie dał spodziewanych rezultatów. Przyczynił się do tego ostry kryzys gospodarczy, a także fatalny stan pogody w tym czasie. Termin „Tygodnia"—zdaniem Komitetu — był nie odpowiedni i należałoby go na przyszłość przesunąć na pierwszą połowę czerwca.

Stacja aerologiczna. Wyszkolenie personelu przez prof. K. Jantzena zostało ukończone (ogółem zajęło ono 60 godzin). Wypuszczono 10 próbnych baloników. Otrzymane dane przesłane zostały do Państw. Instytutu Meteorolog. w Warszawie. Otwarcie stacji i ostateczne jej uruchomienie uzależnione jest od wykończenia przez 3 p. saperów schronu dla wodoru. Stacja mieścić się będzie przy Stacji Meteorolog. 3 p. sap.

Loty propagandowe. Uskuteczniono ogółem 21 lotów, łącznie 8 godz. 5 minut.

KOMITETY POWIATOWE.

Białowieża. Komitet Dyrekcyjny L. O. P. P. w Białowieży obejmuje swą działalnością teren Białowieskiej Dyrekcji Lasów Państwowych na obszarze 3 województw: Białostockiego, Nowogródzkiego i Poleskiego, skupiając w swych szeregach przedewszystkiem pracowników leśnych. Ponieważ na terenie Białowieży jest to jedyna organizacja L. O. P. P., członkami jej są nietylko urzędnicy — mogą należeć do niej wszyscy.

Skład Zarządu Komitetu, obranego w dniu 11 stycznia r. b. stanowią: prezes — p. E. Szemioth, wicedyrektor Dyrekcji Lasów; wiceprezes—p. gen. St. Bułak-Bałachowicz; sekretarz — leśniczy p. A. Kucharski; skarbnik — p. F. Ładowski, księgowy Dyrekcji Lasów; członkowie Zarządu pp.: P. Stadnik—kierownik szkoły; C. Szyszko—radca prawny; W. Czarnecki—inspektor Lasów.

Komisja Rewizyjna pp.: S. Porowski, dyrektor terpentyniarni; W. Terlikowski—handlowiec; A. Wolański — księgowy.

Zarząd Komitetu zwrócił przedewszystkiem uwagę na stronę propagandową.

Uroczyście był obchodzony „Tydzień Lotniczy". Do wszystkich zakątków—na znacznym obszarze działalności Komitetu — po granicę bolszewicką, rozesłano plakaty, ulotki, listy ofiar, a akcja Zarządu znalazła tam żywy oddźwięk. W czasie „Tygodnia" do Białowieży, poraz pierwszy wogóle, przyleciał z inicjatywy Zarządu Głównego samolot propagandowy L. O. P. P. Nr. 2, co miało wielkie znaczenie moralne. Pilot p. Rymkiewicz wygłosił przy tej okazji odczyt fachowy.

Bielsk Podlaski. Komitet liczy 7 członków założycieli i 834 członków rzeczywistych. Na terenie powiatu istnieje 17 Kół oraz przy urzędach w Bielsku 10.

Saldo na 1.X—1761 zł. 64 gr.

Kowel. Rezultaty „Tygodnia Lotniczego" są nader nikłe, bo wynoszą zaledwie 3000 zł.

Trzy tysiące złotych, zebrane w ciągu „Tygodnia" z miasta o 30,000-cznej ludności, w tem 3000 właścicieli nieruchomości i conajmniej około 6000 czynnych obywateli miasta, daje miarę ofiarności obywatelskiej m. Kowla.

Jeżeli dodamy do tego, że zachowanie się publiczności wobec pp. kwestarzy pozostawiało dużo do życzenia, w wielu wypadkach zaś było wręcz skandaliczne, że ofiary składały przeważnie warstwy biedniejsze, jednostki zaś na wyższych stanowiskach lub bogatsze finansowo, sfery handlowe i przemysłowe starały się uniknąć nawet najmniejszych świadczeń na rzecz akcji „Tygodnia", — to nie można nie uznać, że jest to objaw nader smutny i niepochlebnie świadczący o uświadomieniu narodowem i obywatelskiem społeczeństwa kresowego, przynajmniej znacznego jego odłamu!

Ważne dla członków L. O. P. P.

Następujące firmy warszawskie udzielają członkom L. O. P. P. ustępstwa przy nabywaniu towarów, za okazaniem legitymacji członk. z opłaconą składką za m—c bież.:

1) Główna Księgarnia Wojskowa — Nowy-Świat 69 10%, 2) apteka K. Wendy — Krak-Przedm. 45 10%, 3) fabryka czekolady Straszak — Nowy-Świat 57 10%, 4) skład papieru „Ad Astra" — Nowy-Świat 1 10%, 5) skład lamp D. Krajewski — Krak-Przedm. 9 10-15%, 6) księgarnia Kuncewicz i Hoffman — Marszałk. 91 10%, 7) skład bławatny Czajkowski i Wernik — Marszałk. 149 5%, 8) perfumerja Fryderyk Puls — Wierzbowa 11 10%, 9) Stołeczny Skład Apteczny — Marszałk. 31a 10%, 10) konfekcja męska K. Kubalski — Krak Przedm. 7 5%, 11) konfekcja męska Chojnacki — Marszałk. 109 5%, 12) skład mater żelazn. K. Brun i Syn — Bielańska 4 5%, 13) skład mater. żelazn. K. Brun i syn Marszałk. 124 5%, 14) skład apteczny W. i L. Różyccy Krak. Przedm. 17 5%, 15) skład apteczny Domeradzki — Marszałk. 81 5%, 16) Tow. „Komispol" — Krak. Przedm. 16/18 5%, 17) skład przybor. elektr. B-cia Borkowscy — Al. Jerozol. 6 5%, 18) magazyn konfekcji męskiej Łopalewskiej — Marszałk. 83 5-10%, 19) sklep galanteryjny Kiszakiewicz — Marszałk. 79 5%, 20) wyroby platerowane Zmidziński — Marszałk. 85 10%, 21) magazyn obuwia A. Swierszcz — Nowy-Świat 32 3%, 22) Warszawsko-Łódzkie Tow Handl. — Trębacka 4 5%, 23) magazyn bielizny St. Bojanowski — Marszałk. 64 5%, 24) skład sukna Emil Kronenberg — Żórawia 30 5%, 25) wyroby siodlarskie i rymarskie (galanterja skórzana) Cybulski i Sp. Trębacka 95-10%.